

RAPPORT
DU GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL
CHARGÉ DE SURVEILLER LA FOURNITURE
ET LA LIVRAISON DE PÉTROLE
ET DE PRODUITS PÉTROLIERS
À L'AFRIQUE DU SUD

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

DOCUMENTS OFFICIELS : QUARANTE-CINQUIÈME SESSION

SUPPLÉMENT N° 43 (A/45/43)



NATIONS UNIES

RAPPORT
DU GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL
CHARGÉ DE SURVEILLER LA FOURNITURE
ET LA LIVRAISON DE PÉTROLE
ET DE PRODUITS PÉTROLIERS
À L'AFRIQUE DU SUD

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

DOCUMENTS OFFICIELS : QUARANTE-CINQUIÈME SESSION
SUPPLÉMENT N° 43 (A/45/43)



NATIONS UNIES

New York, 1991

NOTE

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans un texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

Le présent rapport a également été présenté au Conseil de sécurité sous la cote S/21946.

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
Lettre d'envoi		iv
I. INTRODUCTION	1 - 5	1
II. DISPOSITIONS LEGISLATIVES ET MESURES ANALOGUES	6 - 14	3
III. ETUDE DES CAS D'ESCALE EN AFRIQUE DU SUD SIGNALES EN 1990	15 - 23	6
IV. CAS DE VIOLATIONS PRESUMEEES DE L'EMBARGO PETROLIER SIGNALES EN 1988, 1989 ET 1990	24 - 31	9
V. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	32 - 34	11
A. Conclusions	32 - 33	11
B. Recommandations	34	11

ANNEXES

I. Projet de loi type pour l'application effective de l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud		13
II. A. Navires et compagnies maritimes présumés avoir participé à la fourniture de pétrole à l'Afrique du Sud entre 1987 et 1988		16
B. Correspondance échangée entre les gouvernements concernés et le Groupe intergouvernemental au sujet des cas signalés en 1988 et 1989		22
III. Récapitulation des cas de violation présumée signalés en 1990		24
IV. Escales de pétroliers dans des ports sud-africains - cas signalés en 1990 et restant à éclaircir		39

Le 13 novembre 1990

Monsieur le Secrétaire général,

J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint, conformément au paragraphe 7 de la résolution 44/27 H de l'Assemblée générale en date du 22 novembre 1989, le rapport du Groupe intergouvernemental chargé de surveiller la fourniture et la livraison de produits pétroliers à l'Afrique du Sud. Ce rapport a été adopté à l'unanimité le 13 novembre 1990.

Au nom du Groupe, je vous prierais de bien vouloir faire publier le rapport comme document de l'Assemblée générale et du Conseil de sécurité.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire général, les assurances de ma très haute considération.

Le Président du Groupe intergouvernemental
chargé de surveiller la fourniture et
la livraison de pétrole et de produits
pétroliers à l'Afrique du Sud

(Signé) Anthony B. NYAKYI

Son Excellence
Monsieur Javier Pérez de Cuéllar
Secrétaire général de l'Organisation
des Nations Unies

I. INTRODUCTION

1. Le Groupe intergouvernemental chargé de surveiller la fourniture et la livraison de produits pétroliers en Afrique du Sud a été créé par l'Assemblée générale aux termes de sa résolution 41/35 F en date du 10 novembre 1986. Depuis, l'Assemblée a toujours approuvé son action, la dernière fois aux termes de sa résolution 44/27 H en date du 22 novembre 1989. Depuis sa création, le Groupe intergouvernemental est composé des Etats Membres suivants : Algérie, Cuba, Indonésie, Koweït, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, République démocratique allemande 1/, République socialiste soviétique d'Ukraine et République-Unie de Tanzanie. Le Groupe intergouvernemental, à sa première réunion de l'année en cours, a élu M. Anthony B. Nyakyi (République-Unie de Tanzanie) président, Mme Nabeela Al-Mulla (Koweït) vice-présidente et M. Sverre Bergh-Johansen (Norvège) rapporteur.

2. Des représentants des mouvements de libération de l'Afrique du Sud, c'est-à-dire l'African National Congress of South Africa (ANC) et le Pan Africanist Congress of Azania (PAC) continuent d'assister aux réunions du Groupe intergouvernemental en qualité d'observateurs. Le Groupe intergouvernemental s'est également efforcé depuis sa création de coopérer étroitement avec l'Organisation de l'unité africaine (OUA) et d'autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales.

3. Le 26 octobre 1989, le Groupe intergouvernemental a présenté à l'Assemblée générale son troisième rapport 2/, au paragraphe 44 duquel il faisait état de son intention de faire rapport à l'Assemblée lors de sa quarante-quatrième session, dans un délai de six mois, sur l'état d'avancement de ses activités de surveillance des escales de navires pouvant transporter du pétrole dans les ports sud-africains. Au paragraphe 2 de sa résolution 44/27 H, l'Assemblée a pris acte de cette intention. Le 12 juin 1990, le Groupe intergouvernemental a présenté un additif à son troisième rapport à l'Assemblée sur la question 3/.

4. Depuis son rapport à la quarante-quatrième session de l'Assemblée générale, le Groupe intergouvernemental a poursuivi ses travaux dans la voie tracée les années précédentes. Il a examiné les informations reçues au sujet de violations présumées de l'embargo, ainsi que les cas d'escale portés à son intention depuis l'enquête de 1989. Il a en outre décidé de poursuivre ses travaux relatifs à l'élaboration d'une loi type et, à cette fin, a pris contact avec des juristes et organisé une réunion qui a permis d'examiner divers modèles et méthodes et d'adopter un projet de loi type (voir annexe I). Le Groupe intergouvernemental reste en contact avec les gouvernements et les organisations intergouvernementales et non gouvernementales pour toutes les questions qui relèvent de son mandat. Outre ces contacts officiels, le Groupe a pris de temps à autre des contacts officieux avec des gouvernements lorsque la situation l'exigeait. A titre d'exemple de ces rapports constants avec les gouvernements, le Représentant permanent de la République islamique d'Iran a été invité, à sa demande, à prendre la parole devant le Groupe, qui se félicite de tels échanges de vues et les juge utiles et à encourager.

5. Le Groupe intergouvernemental a pris acte de la déclaration historique sur l'apartheid et ses conséquences destructrices en Afrique australe (résolution S-16/1, annexe), que l'Assemblée générale, lors de sa seizième session extraordinaire, a adoptée par consensus le 14 décembre 1989. Conformément aux principes énoncés dans ladite déclaration, le Groupe intergouvernemental a

poursuivi sa mission qui consiste à maintenir les pressions internationales contre le système d'apartheid dans le domaine qui relève de son mandat, à savoir faire respecter l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud. Il a pris acte avec satisfaction des progrès relevés par le Secrétaire général dans son rapport sur l'application de la Déclaration (A/44/960 et Add.1) à propos de l'instauration d'un climat propice aux négociations, conformément au paragraphe 6 de la Déclaration. Le Groupe intergouvernemental considère que cette évolution positive enregistrée en Afrique du Sud depuis son dernier rapport aurait été impossible sans les pressions exercées par la communauté internationale, notamment l'embargo pétrolier.

II. DISPOSITIONS LEGISLATIVES ET MESURES ANALOGUES

6. Le Groupe intergouvernemental a toujours estimé que la cohérence des dispositions législatives et des mesures analogues visant à faire appliquer l'embargo pétrolier est une condition sine qua non du succès dudit embargo et faciliterait la coordination de la surveillance et du contrôle du respect de l'embargo entre les différents gouvernements, y compris ceux de pays importateurs de pétrole et de pays sans littoral, et entre les gouvernements et le Groupe intergouvernemental. Depuis sa création, le Groupe demande aux gouvernements de lui communiquer les textes des lois et règlements se rapportant à l'application de l'embargo pétrolier ainsi que les révisions et modifications apportées à ces textes, le but étant d'offrir un cadre institutionnel à l'échange d'informations et de données d'expérience à ce sujet. Lors des auditions relatives à l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud qui ont eu lieu du 12 au 14 avril 1989 au Siège de l'ONU, à New York, plusieurs témoins, participants et membres de la Commission ont souligné que pour être efficaces, les politiques d'embargo sur le pétrole et les produits pétroliers à l'encontre de l'Afrique du Sud devaient s'appuyer sur des dispositifs réglementaires que les gouvernements mettraient en place pour assurer l'application de cet embargo. A l'issue des auditions (voir A/44/279-S/20634, annexe), les experts membres de la Commission ont jugé essentiel que le Groupe intergouvernemental entreprenne d'aider les Etats Membres sur ce point en établissant une loi type.

7. Le Groupe intergouvernemental est tout à fait disposé à établir et soumettre à l'examen des gouvernements un exemple pratique de loi type, mais il ne tient pas à imposer telle ou telle forme ou méthode juridique, son but étant simplement d'aider les gouvernements par des directives générales sur la manière d'aborder le problème. Le Groupe intergouvernemental a toujours été d'avis que les déclarations de politique générale ne suffisent pas à assurer l'application effective de l'embargo pétrolier, qui exige une réglementation cohérente et précise, dans le cadre du système juridique du pays, permettant d'intenter une action en justice devant les tribunaux nationaux. Cela étant, il ne prend pas position sur les procédures ou méthodes que les gouvernements devraient utiliser pour se doter d'une réglementation de ce type, d'où l'expression "dispositions législatives et mesures analogues" que le Groupe utilise traditionnellement pour bien montrer qu'il ne préconise aucune méthode concrète de réglementation, par exemple, une loi, un décret ou une ordonnance.

8. Dans une note verbale du 4 décembre 1989, la Présidente par intérim du Groupe intergouvernemental a demandé aux Etats Membres de lui communiquer les textes des lois ou mesures analogues prises pour appliquer et faire respecter l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud. Des réponses quant au fond ont été reçues des gouvernements des pays suivants : Allemagne, République fédérale d', Arabie saoudite, Australie, Bahreïn, Brésil, Chili, Chine, Danemark, Egypte, Finlande, Israël, Italie, Kenya, Liechtenstein, Madagascar, Malaisie, Maldives, Mexique, Nigéria, Norvège, Pakistan, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pologne, Qatar, République démocratique allemande, République socialiste soviétique d'Ukraine, République-Unie de Tanzanie, Singapour, Suède, Thaïlande, Union des Républiques socialistes soviétiques, Uruguay et Zaïre. Le Groupe intergouvernemental appelle l'attention des gouvernements sur les annexes à ses rapports annuels à l'Assemblée générale pour les quarante-deuxième 4/ et quarante-troisième 5/ sessions où d'autres textes de ce type ont été publiés.

9. Le Groupe intergouvernemental apprécie à leur juste valeur les mesures prises jusqu'ici par les gouvernements pour se doter d'une réglementation cohérente sur l'application de l'embargo pétrolier, mais il considère que dans la plupart des cas, les dispositions législatives ou mesures analogues adoptées ont un champ plus vaste et, s'appliquant aux sanctions en général, ne tiennent pas compte des particularités du commerce international du pétrole. Ces mesures sont notamment insuffisantes sur le plan des attestations de déchargement, des liaisons maritimes avec l'Afrique du Sud et de l'absence dans les contrats civils ou dans la législation des douanes et de l'exportation des pays fournisseurs de dispositions sur la responsabilité des intermédiaires en matière de contrôle de la destination du pétrole. Le Groupe intergouvernemental a en outre constaté que certains Etats, à savoir les Etats importateurs de pétrole et les Etats sans littoral, se désintéressaient quelque peu de la question parce qu'ils ne se considéraient pas comme de véritables acteurs dans le commerce international du pétrole et pensaient donc pouvoir se passer d'un dispositif réglementaire aussi rigoureux et précis sur ce point. Or, le Groupe intergouvernemental a rencontré à plusieurs reprises, depuis des années, des cas où ces pays étaient concernés en tant que domiciliation du propriétaire du navire ou de l'armateur ou de sociétés propriétaires des cargaisons ou étaient de quelque autre manière impliqués dans des transactions se rapportant à des violations présumées de l'embargo.

10. Le Groupe intergouvernemental s'est acquis le concours de juristes extérieurs à l'ONU pour analyser les mesures existantes et établir et commenter un projet de loi type. Le professeur Richard Lillich de l'Université de Virginie à Charlottesville (Etats-Unis d'Amérique) a présenté un document contenant un projet de loi type assorti de commentaires.

11. Il ressortait dudit document que sur tous les Etats qui avaient répondu, un tiers environ n'avaient pris aucune mesure et ne comptaient pas le faire. Un peu plus d'un tiers jugeait suffisante l'interdiction générale des échanges et pensaient pouvoir se passer de mesures spécifiques sur l'embargo pétrolier. Les autres Etats avaient pris des mesures spécifiques visant à faire appliquer l'embargo pétrolier, mais pour bon nombre d'entre eux, les mesures prises ne couvraient pas tous les points mentionnés dans la résolution de l'Assemblée générale. A titre d'exemple, certaines mesures portaient sur le pétrole mais pas sur les produits pétroliers, sur la vente du pétrole mais pas sur son transport, etc. En outre, les mesures concrètes étaient généralement plus explicites à propos des actes qui sont interdits qu'à propos des entités auxquelles elles s'appliquent. Dans le même ordre d'idées, ces mesures manquaient de clarté et n'avaient qu'une portée limitée lorsqu'il s'agissait des filiales dans des pays tiers ou des zones franches, entrepôts douaniers et autres zones hors frontières.

12. L'auteur du document soulignait que cette analyse permettait de cerner les caractéristiques qu'une loi type doit avoir. En premier lieu, elle doit porter non seulement sur le pétrole mais également sur les produits pétroliers, encore qu'il vaudrait mieux ne pas définir ces derniers de manière trop précise. En second lieu, la loi doit s'appliquer aux exportations émanant de toute partie du territoire de l'Etat qui promulgue la loi, y compris les zones franches et autres zones hors frontières. Tous les grands contrats de vente de pétrole devraient comporter une interdiction de réexportation sous forme de clause de l'utilisateur final.

13. L'auteur insiste sur le fait que la loi type devrait s'appliquer non seulement à la vente mais également au transport et à toute autre forme de traitement ou de facilitation, ce qui comprend le raffinage, la distribution, etc. Les

réglementations doivent aussi préciser clairement qui elles couvrent, c'est-à-dire qui est tenu d'en respecter les dispositions. Enfin, elles doivent prévoir des sanctions pénales, relativement rigoureuses, notamment de lourdes peines d'amende et d'emprisonnement, ainsi que la saisie ou la confiscation des cargaisons, voire les Jeux.

14. Le document présenté par le professeur Lillich a été examiné en réunion le 31 août 1990. Après en avoir débattu et lui avoir apporté des modifications, le Groupe intergouvernemental a décidé de recommander aux gouvernements d'examiner le projet de loi type par rapport à leurs propres pratiques juridiques. Cette version du projet de loi type est jointe au présent rapport, dans l'annexe I.

III. ETUDE DES CAS D'ESCALE EN AFRIQUE DU SUD SIGNALES EN 1990

15. Depuis 1989, le Groupe intergouvernemental rassemble des informations sur les escales faites en Afrique du Sud, généralement au cours de l'année civile précédente, par des navires pouvant transporter du pétrole. Etant donné que pour 1989 seule une minorité de cas n'avait plus à être examinée plus avant, il a été décidé de répéter l'opération pour les navires dont on sait qu'ils ont fait escale dans les ports sud-africains au cours de l'année civile en question.

16. La plupart des violations présumées de l'embargo pétrolier examinées dans le passé par le Groupe intergouvernemental avaient été à l'origine portées à l'attention de ce dernier par des parties extérieures, les soupçons étant généralement de deux ordres : chaînons manquants ou autres caractéristiques illogiques des itinéraires des pétroliers, et absence ou refus de présentation par les gouvernements ou les sociétés concernés de justifications suffisamment probantes quant à la situation ou aux activités des navires en question. Dans la grande majorité de ces cas, on ne disposait d'aucune preuve directe émanant d'une source indépendante que le navire avait fait escale dans un port sud-africain, la raison étant, entre autres, que les autorités sud-africaines suppriment ce type de preuves et que les navires déchargeaient leur cargaison de pétrole dans des installations situées au large et non dans le port lui-même. Le Groupe intergouvernemental a commencé à enquêter sur les escales de navires pouvant transporter du pétrole lorsqu'il a décidé qu'il ne pouvait continuer de demander aux gouvernements des informations sur la situation de tel ou tel navire à partir de conjectures et non d'informations précises, alors qu'il ne s'occupait pas de cas où il y avait un lien probant entre le navire et un port sud-africain.

17. De plus, la méthode utilisée auparavant pour détecter les livraisons éventuelles de pétrole ou de produits pétroliers à l'Afrique du Sud, méthode décrite par ailleurs, consistait à relever les cas où il n'y avait pas concordance entre l'itinéraire et la vitesse des pétroliers partis de pays exportateurs de pétrole situés à l'est du cap de Bonne-Espérance et se dirigeant vers l'Europe ou l'Extrême-Orient, ou les deux. Pour les voyages au départ de la même région mais à destination de l'hémisphère occidental, le décalage chronologique n'est pas suffisamment important, et aucun détournement d'itinéraire ne s'impose. La méthode utilisée précédemment ne pouvait donc servir en pareil cas. Les importations sud-africaines de pétrole et de produits pétroliers atteignent d'après les estimations entre 12 et 14 millions de tonnes par an. On estime en outre que ce pays dépend pour 70 % de l'extérieur pour le pétrole et les produits pétroliers, la production de pétrole à partir du charbon couvrant près de 30 % de ses besoins totaux. Selon les estimations précédentes, environ 80 % du pétrole importé par l'Afrique du Sud est livré sous forme de brut par des pétroliers ou des transporteurs mixtes et environ 20 % sous forme de produits pétroliers. Depuis 1989, on a recensé un nombre relativement important de navires servant au transport des produits pétroliers. La production de combustible synthétique est peut-être en baisse depuis les incendies qui se sont déclenchés en janvier et mai 1989 dans les usines de transformation de charbon en pétrole de la SASOL.

18. Lors de la réunion du 12 juin 1990, le Président du Groupe intergouvernemental a abordé dans le détail les critères sur la base desquels le Groupe décidait de demander aux gouvernements des renseignements sur les cas d'escale de navires. En règle générale, le Groupe ne s'occupe pas des voyages au départ des ports sud-africains, ni des navires qui ne peuvent pas transporter des cargaisons de pétrole, ni encore des navires pouvant transporter du pétrole mais dont on sait

avec suffisamment de certitude qu'ils ne transportaient pas une forme ou une autre de pétrole lors du voyage aller. Dans le cas des transporteurs mixtes, qui sont capables de transporter du pétrole ou des produits pétroliers, il y a de toute évidence matière à surveiller le déroulement du voyage aller vers l'Afrique du Sud.

19. Peu de gouvernements ont abordé la question des liaisons maritimes avec l'Afrique du Sud. Les Etats-Unis d'Amérique interdisent à leurs navires de faire escale en Afrique du Sud. Le Danemark et Singapour, qui ont interdit la livraison de pétrole ou de produits pétroliers à l'Afrique du Sud sur des navires immatriculés chez eux, ne réglementent ni n'interdisent les escales de ces navires. La Norvège interdit de manière générale le transport du pétrole brut sur ses navires, ainsi que la livraison de produits pétroliers provenant de Norvège, mais elle n'interdit pas à ses navires de faire escale en Afrique du Sud. La Suède, par contre, a engagé en 1985 les compagnies maritimes à s'abstenir de faire faire escale à leurs navires en Afrique du Sud, sans aller toutefois jusqu'à interdire ces escales.

20. En 1989, le Groupe intergouvernemental a demandé des renseignements sur 474 cas d'escale intervenus au cours des trois années précédentes et a classé sans suite 59 cas après avoir reçu des gouvernements des informations dont il ressortait clairement qu'il ne pouvait y avoir eu livraison de pétrole ou de produits pétroliers. En 1990, le Groupe a réuni des informations sur 246 autres voyages, dont la plupart ont eu lieu au cours de l'année civile 1989. Ne sont pas compris dans ce chiffre les escales effectuées en 1989 mais qui avaient déjà fait l'objet de démarches lors de l'enquête précédente et quelques cas survenus au début de 1990 mais concernant des navires qui avaient déjà fait l'objet de démarches en 1989. Il comprend par contre deux autres cas qui faisaient au départ partie de l'enquête de 1989 mais dont l'examen avait été repoussé dans l'attente d'un complément d'information sur l'immatriculation du navire. Etaient exclus de l'enquête de 1990 les navires dont on a constaté, lors de l'enquête de 1989, qu'ils n'étaient pas agréés par leur Etat d'immatriculation pour le transport de pétrole ou de produits pétroliers.

21. Dans la majorité des cas, il s'agissait de navires immatriculés dans ce que le Groupe intergouvernemental appelle de manière générale les "Etats transporteurs de pétrole". Deux de ces Etats ont été priés de fournir des renseignements sur 54 cas chacun et un troisième sur 38 cas. Dans 154 cas, il s'agissait de pétroliers au sens strict du terme, dont la plupart transportent normalement des produits pétroliers. La capacité totale de port en lourd de ces 154 pétroliers est d'un peu plus de 4 millions de tonnes. Les importations annuelles de produits pétroliers de l'Afrique du Sud se situent probablement aux alentours de 3 millions de tonnes. Contrairement à l'enquête de 1989, les cas étudiés en 1990 sont étalés sur une période qui correspond approximativement à une année, ce qui permet d'établir des comparaisons intéressantes avec d'autres statistiques à base annuelle : dans 115 des 154 cas précités, représentant 77 % du tonnage, il s'agissait de navires battant pavillon d'Etats transporteurs de pétrole. Dans 206 des 246 voyages enregistrés pour tous ces cas, les navires se dirigeant vers l'Afrique du Sud étaient en provenance de pays importateurs de pétrole.

22. Dans 86 cas, il s'agissait de transporteurs mixtes, représentant un tonnage total de port en lourd d'un peu moins de 12 millions de tonnes. Ce tonnage pourrait en fait suffire à couvrir tous les besoins d'importation de pétrole brut de l'Afrique du Sud s'il était intégralement utilisé de façon rationnelle pour

livrer du pétrole. Dans 59 des 86 cas en question, représentant 69 % du tonnage total, les navires battaient pavillon d'Etats transporteurs de pétrole. Enfin, dans six cas, il s'agissait de méthaniers d'une capacité totale de 45 076 tonnes.

23. Le 29 juin 1990, le Président du Groupe intergouvernemental a adressé des notes verbales aux représentants permanents ou aux missions permanentes d'observation de 47 Etats à propos de 229 de ces cas (voir annexe IV). Sur ce total, 39 cas ont été classés sans suite après que les gouvernements concernés ont fourni les éclaircissements voulus. Le 4 septembre 1990, le Président a adressé des notes verbales aux représentants permanents ou aux missions permanentes d'observation de 17 Etats à propos des 16 cas restant à éclaircir. Les conclusions auxquelles le Groupe intergouvernemental sera parvenu à propos de ces cas figureront dans un prochain rapport.

**IV. CAS DE VIOLATIONS PRESUMÉES DE L'EMBARGO PETROLIER
SIGNALES EN 1988, 1989 ET 1990**

24. Le Groupe intergouvernemental a poursuivi l'examen des cas de violations présumées en prenant contact avec les gouvernements afin de demander leur concours. pour réunir des informations sur les cas qui les concernent, le but étant en l'occurrence d'obtenir de nouvelles précisions susceptibles de confirmer l'exactitude des renseignements fournis.

25. Des rappels ont été adressés aux gouvernements concernés le 20 novembre 1989 et le 25 février et le 16 mai 1990 à propos des cas signalés en 1988 et 1989. Le 29 juin 1990, des notes verbales ont été adressées aux gouvernements concernés pour les informer des cas signalés en 1990 et leur demander de vérifier ces informations et de fournir des pièces justificatives.

26. Aucune réponse n'a été reçue en ce qui concerne les cas de violations présumées signalés en 1987. Le Groupe intergouvernemental a décidé de ne pas envoyer d'autres rappels à ce sujet aux gouvernements concernés et de continuer d'indiquer ces cas dans l'annexe II.

27. Pour ce qui est des cas signalés en 1988, le Groupe intergouvernemental a adressé des rappels aux gouvernements concernés le 20 novembre 1989 et le 16 mai 1990. Des réponses sur le fond ont été reçues de la République islamique d'Iran le 10 octobre 1989, du Qatar le 29 janvier 1990 et de la Grèce le 16 avril 1990. On trouvera dans la section B de l'annexe II un résumé des communications reçues des gouvernements des pays susmentionnés. Les pièces présentées ont été examinées et chaque fois que les éléments de preuve ont été suffisants pour dissiper les allégations selon lesquelles des cargaisons de pétrole auraient été livrées à l'Afrique du Sud, l'affaire a été classée et ne figure plus à l'annexe II du présent rapport. Les autres cas, c'est-à-dire ceux pour lesquels les éléments de preuve n'étaient pas suffisants pour dissiper les allégations, continuent à figurer dans l'annexe en question.

28. S'agissant des cas signalés en 1989, le Groupe intergouvernemental a adressé des rappels aux gouvernements concernés le 20 novembre 1989 et le 16 mai 1990. Des réponses sur le fond, accompagnées d'attestations de déchargement, ont été reçues de la République de Corée le 16 août 1990, de la République islamique d'Iran le 10 octobre 1989, de l'Egypte le 19 décembre 1989, de l'Arabie saoudite les 17 janvier et 3 mars 1990, du Qatar le 29 janvier 1990 et de l'Espagne le 2 février 1990. On trouvera un résumé des communications reçues des gouvernements de ces pays dans la section B de l'annexe II. Les pièces reçues ont été examinées et les cas pour lesquels on disposait d'éléments de preuve suffisants pour dissiper les allégations selon lesquelles les cargaisons de pétrole en question avaient été probablement livrées à l'Afrique du Sud ont été classés et ne figurent donc plus dans l'annexe II. Les autres cas, pour lesquels ces éléments de preuve n'avaient pas été fournis, continuent de figurer dans l'annexe.

29. En 1990, le Groupe intergouvernemental a enquêté sur 90 cas de violations présumées qui se seraient produits essentiellement au cours des trois années précédentes (1987, 1988 et 1989). Dans 79 cas, il s'agissait de pétroliers, représentant une capacité totale de port en lourd de plus de 20 millions de tonnes, les 11 autres cas étant ceux de transporteurs mixtes, représentant une capacité totale de port en lourd de plus de 800 000 tonnes. Ces derniers cas représentent

donc une part du tonnage total qui reste faible, mais qui ne cesse d'augmenter depuis quelques années. Dans la plupart des cas, les Etats mis en cause étaient des producteurs de pétrole.

30. Les cas signalés en 1990 représentent environ 21 millions de tonnes de port en lourd, pétroliers et transporteurs mixtes réunis, soit 63 % environ du tonnage estimatif des importations de pétrole brut de l'Afrique du Sud au cours des années 1987 à 1989 comprise. Ne sont pas comptés dans ce total les cas de violations présumées mentionnés dans le rapport présenté par le Groupe en 1989 5/, lesquels mettaient pour la plupart en cause les navires d'une seule compagnie maritime, la World-Wide Shipping Group de Hong-kong. Si ceux-là aussi étaient pris en compte, les cas de violations présumées traités par le Groupe intergouvernemental représenteraient aux alentours de 80 % du total des importations de pétrole brut de l'Afrique du Sud.

31. S'agissant des cas signalés en 1990, on relève une tendance au développement du rôle des transporteurs mixtes dans l'approvisionnement présumé en pétrole de l'Afrique du Sud. Le nombre accru de transporteurs mixtes signalés au Groupe intergouvernemental s'explique par le fait que les organisations non gouvernementales ont renforcé la surveillance des exportations de charbon de l'Afrique du Sud, et sont donc plus à même de constater des violations de l'embargo pétrolier et d'en transmettre les preuves au Groupe. On trouvera dans l'annexe III un récapitulatif des cas de violations présumées signalés en 1990.

V. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

A. Conclusions

32. Le Groupe intergouvernemental se félicite de l'évolution encourageante enregistrée en Afrique du Sud en 1990 mais se considère toujours tenu de se conformer à la Déclaration sur l'apartheid et ses conséquences destructrices en Afrique australe, dans laquelle l'Assemblée préconisait d'user de mesures concertées et efficaces en vue de faire pression pour assurer l'abolition rapide de l'apartheid. L'embargo pétrolier demeure l'une des mesures les plus efficaces dont la communauté internationale puisse user dans le combat qu'elle mène en faveur d'une Afrique du Sud démocratique, unie et non raciale. Le meilleur moyen d'assurer le respect de l'embargo pétrolier demeure la possibilité qu'a le Conseil de sécurité d'invoquer les dispositions du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies. Une mesure de cet ordre aiderait les pays exportateurs, transporteurs ou distributeurs de pétrole qui ont décrété un embargo pétrolier ou pris des mesures du même ordre contre l'Afrique du Sud à assurer l'application effective de ces mesures.

33. Au cours de ses travaux pour 1990, le Groupe intergouvernemental a dû réaliser de nouveau que des lacunes majeures limitent l'efficacité de l'embargo pétrolier, notamment le fait que certains Etats et organisations internationales n'appliquent pas cet embargo aux produits pétroliers et que les mesures prises, l'interdiction générale des échanges commerciaux par exemple, ne prévoient pas des sanctions concrètes et ne prennent pas suffisamment en considération les structures et pratiques particulières du commerce pétrolier et du transport maritime, pas plus que les stratégies mises au point par l'Afrique du Sud pour contourner l'embargo. En outre, le Groupe intergouvernemental doit constater avec regret le manque de coopération d'Etats qui pourraient contribuer à éclaircir de manière définitive bon nombre de cas où l'on soupçonne ou présume que l'embargo pétrolier a été violé. Le Groupe intergouvernemental est parvenu à la conclusion que les gouvernements des Etats où les navires concernés sont immatriculés seraient à même de contribuer de manière décisive aux activités du Groupe intergouvernemental visant à faire respecter l'embargo. Enfin, se fondant sur les résultats de la première année de surveillance des escales en Afrique du Sud de navires pouvant transporter du pétrole, le Groupe intergouvernemental a conclu que la fréquence de ces escales et l'absence de moyens adéquats de s'assurer de leur finalité et conséquences constituent une déficience majeure de l'embargo pétrolier à laquelle les Etats maritimes doivent s'efforcer de remédier.

B. Recommandations

34. Afin d'assurer une élimination rapide de l'apartheid par un embargo pétrolier parfaitement efficace contre l'Afrique du Sud, le Groupe intergouvernemental recommande à l'Assemblée générale d'envisager les mesures ci-après :

a) En attendant que des changements profonds et irréversibles aient été effectués en Afrique du Sud, ou que le Conseil de sécurité ait imposé un embargo pétrolier obligatoire en vertu du Chapitre VII de la Charte, engager les Etats Membres à respecter rigoureusement l'embargo décrété contre l'Afrique du Sud en matière d'approvisionnement et de transport du pétrole et des produits pétroliers;

b) Soumettre à l'examen des Etats le projet de loi type et leur recommander de s'efforcer de veiller à l'application efficace de l'embargo pétrolier en adoptant les principes généraux de la loi type et en les adaptant à leurs propres pratiques juridiques;

c) Prier tous les Etats de coopérer pleinement avec le Groupe intergouvernemental, en particulier pour les enquêtes sur les violations présumées de l'embargo pétrolier ou sur les escales de navires pouvant transporter du pétrole ou des produits pétroliers, y compris, si besoin est, en éliminant les obstacles juridiques entravant cette coopération;

d) Engager tous les gouvernements à s'efforcer de faire en sorte que les navires qui peuvent transporter du pétrole ou des produits pétroliers et qui sont inscrits au registre d'immatriculation national, propriété de sociétés ou de particuliers relevant de leur juridiction, ou gérés par de telles sociétés ou particuliers, s'abstiennent de participer à des activités donnant lieu à violation de l'embargo pétrolier décrété contre l'Afrique du Sud;

e) Approuver les activités du Groupe intergouvernemental telles qu'exposées dans le présent rapport et doter le Groupe des ressources nécessaires pour qu'il puisse continuer dans la même voie l'année prochaine.

Notes

1/ En vertu de l'adhésion de la République démocratique allemande à la République fédérale d'Allemagne, qui a pris effet le 3 octobre 1990, les deux Etats allemands se sont unis pour former un seul Etat souverain. A compter de la date de l'unification, la République fédérale d'Allemagne est désignée à l'ONU sous le nom d'"Allemagne".

2/ Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-quatrième session, Supplément No 44 (A/44/44).

3/ A/44/44/Add.1.

4/ Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-deuxième session, Supplément No 45 (A/42/45), annexe II.

5/ Ibid., quarante-troisième session, Supplément No 44 (A/43/44 et rectificatif), annexe I.

6/ Ibid., quarante-quatrième session, Supplément No 44 (A/44/44), annexe III.

Projet de loi type pour l'application effective de
l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud

Article 1. Objet

La présente Loi a pour objet d'assurer, dans toute la mesure du possible, l'application de l'embargo sur la fourniture ou la livraison de pétrole et de produits pétroliers à l'Afrique du Sud, imposé par l'Assemblée générale des Nations Unies.

Article 2. Interdiction d'exporter du pétrole ou des produits pétroliers vers l'Afrique du Sud

Nulle personne ressortissant à la juridiction de la Ruritanie :

- a) Ne fournira de pétrole ou de produits pétroliers, ni n'aidera ou ne contribuera à leur fourniture, que ce soit directement ou indirectement, à l'Afrique du Sud ou à toute personne physique ou morale dans ce pays;
- b) Ne livrera de pétrole ou de produits pétroliers, ni n'aidera ou ne contribuera à leur livraison, que ce soit directement ou indirectement, à l'Afrique du Sud ou à toute personne physique ou morale dans ce pays;
- c) Ne facilitera, par le biais de transactions, d'opérations de transbordement ou de raffinage, ou de toute autre manière la fourniture ou la livraison de pétrole ou de produits pétroliers, que ce soit directement ou indirectement, à l'Afrique du Sud ou à toute personne physique ou morale dans ce pays.

Article 3. Preuve du respect de l'interdiction d'exporter du pétrole et des produits pétroliers vers l'Afrique du Sud

- a) Toute personne ressortissant à la juridiction de la Ruritanie, qui conclut un contrat concernant la vente de pétrole ou de produits pétroliers dans les limites de sa juridiction territoriale, lequel comprend, aux fins de la présente Loi l'entreposage en douane et l'utilisation de ports francs, de zones franches et d'autres installations extraterritoriales, doit y inclure une clause sur "l'utilisateur final" interdisant à l'acheteur de pétrole ou de produits pétroliers de revendre ces produits à l'Afrique du Sud ou à toute personne physique ou morale dans ce pays ou d'en autoriser la revente;
- b) L'acheteur de pétrole ou de produits pétroliers, aux termes du contrat décrit au paragraphe a), transmettra au vendeur, dans un délai de 90 jours, un "quitus" confirmant l'utilisation finale du pétrole ou des produits pétroliers reçus aux termes du contrat;
- c) Le vendeur et l'acheteur de pétrole et de produits pétroliers aux termes du contrat décrit au paragraphe a) prêteront leur concours aux autorités ruritaniennes ou aux représentants de l'Organisation des Nations Unies en ce qui concerne les contrôles après-vente auxquels ils procéderont pour vérifier l'utilisation finale du pétrole ou des produits pétroliers, et révéleront l'identité de la personne physique ou morale à laquelle le pétrole ou les produits pétroliers ont été revendus.

Article 4. Invalidité des contrats de vente de pétrole ou de produits pétroliers à l'Afrique du Sud

Tout contrat dont l'objet est de vendre ou de revendre du pétrole ou des produits pétroliers à l'Afrique du Sud ou à toute personne physique ou morale dans ce pays est nul et non avenu.

Article 5. Saisie et confiscation des navires et aéronefs transportant du pétrole ou des produits pétroliers à destination de l'Afrique du Sud

a) Tout pétrolier ou autre navire battant pavillon ruritanien contrôlé directement ou indirectement, ou géré ou affrété par des personnes ressortissant à la juridiction ruritanienne, ou dont elles sont propriétaires, dont on constate qu'il transporte ou qu'il a transporté du pétrole ou des produits pétroliers à destination de l'Afrique du Sud, en violation de la présente Loi, sera saisi et confisqué avec sa cargaison;

b) Les dispositions du paragraphe a) s'appliquent aux aéronefs immatriculés en Ruritanie ou contrôlés, directement ou indirectement, ou gérés ou affrétés par des personnes ressortissant à la juridiction ruritanienne, ou dont elles sont propriétaires.

Article 6. Clauses pénales

a) Toute personne ressortissant à la juridiction de la Ruritanie, qui contrevient délibérément à toute disposition de la présente Loi, est passible d'une amende civile pouvant atteindre (50 000 dollars des Etats-Unis);

b) Toute personne ressortissant à la juridiction de la Ruritanie, qui contrevient par négligence à toute disposition de la présente Loi, est passible d'une amende civile pouvant atteindre (25 000 dollars des Etats-Unis);

c) Toute personne physique ressortissant à la juridiction de la Ruritanie, qui contrevient délibérément à toute disposition de la présente Loi, est condamnée à une amende pouvant atteindre (50 000 dollars des Etats-Unis), ou à une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à 10 ans, ou aux deux à la fois;

d) Toute personne, autre qu'une personne physique, ressortissant à la juridiction de la Ruritanie, qui contrevient délibérément à toute disposition de la présente Loi, est condamnée à une amende pouvant atteindre (1 million de dollars des Etats-Unis);

e) Toute personne ressortissant à la juridiction de la Ruritanie qui, en toute connaissance de cause et délibérément, falsifie, dissimule ou camoufle, par ruse, machination ou stratagème, un fait matériel, ou fait des déclarations ou des allégations fausses, mensongères ou trompeuses, ou falsifie des écrits ou des documents ou utilise des faux dans le cadre de toute transaction visée par la présente Loi, et sachant qu'ils contiennent des affirmations ou des déclarations fausses, mensongères ou trompeuses, est condamnée à une amende pouvant atteindre (10 000 dollars des Etats-Unis), ou à une peine d'emprisonnement pour une période pouvant aller jusqu'à cinq ans, ou aux deux à la fois.

Article 7. Définition de l'expression "personne ressortissant à la juridiction de la Ruritanie"

Aux fins de la présente Loi, l'expression "personne ressortissant à la juridiction de la Ruritanie" s'entend :

a) D'une personne physique qui est citoyen ruritanien, ou qui y a prêté serment de fidélité à la Ruritanie, ou qui, de nationalité étrangère, est légalement autorisée à résider en Ruritanie; ou

b) D'une société, ou d'une société de personnes ou de toute autre association commerciale ou d'une personne morale qui est organisée conformément à la législation ruritanienne, y compris des succursales et filiales desdites personnes morales à l'étranger.

ANNEXE II

A. Navires et compagnies maritimes présumés avoir participé à la fourniture de pétrole à l'Afrique du Sud entre 1987 et 1988

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Armateur	Autres compagnies en cause	Port/porta de départ (date d'appareillage)
1987	<u>Actor</u> (Libéria)	Actor Maritime Corp. (Libéria)	Noevold Shipping Co. (Norvège)	Federal Motorship Corp. (Etats-Unis)		Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (9 avril, 15 mai et 30 novembre 1984) Mine al Fahal (Oman) (11 avril 1986)
	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		
1986	<u>Actor</u> (Libéria)	Actor Maritime Corp. (Libéria)	Noevold Shipping Co. (Norvège)	Federal Motorship Corp. (Etats-Unis)		Sirri Island (République islamique d'Iran) (21 juillet 1985) Terminal de Fateh, (Emirats arabes unis) (9 septembre 1985) Golfe Persique (juin 1986)
	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		
1986	<u>Anacita</u> (Libéria)	Dominus Shipping Corp. (Libéria)	Uglands Rederi A/S (Norvège)	Uglands Rederi A/S (Norvège)		Singapour (23 février 1986)
1986	<u>Almare Settina</u> (Italie)	Almare di Navigazione SpA (Italie)	Almare di Navigazione SpA (Italie)	Almare di Navigazione SpA (Italie)		Jeddah (Arabie Saoudite) (3 décembre 1985)
1986	<u>Almare Terna</u> (Italie)	Almare di Navigazione SpA (Italie)	Almare di Navigazione SpA (Italie)	Almare di Navigazione SpA (Italie)	Sunitomo (Japon)	Rullom Voe (Royaume-Uni) (10 mars 1986)
1987	<u>Berge Brand</u>	Sig. Bergesen d.y. and Co. (Norvège)	Sig. Bergesen d.y. and Co. (Norvège)	Sig. Bergesen d.y. and Co. (Norvège)		Rhor Fakkan, (Emirats arabes unis) (20 juillet 1985)
1987	<u>Berge Chief</u> (Norvège)	Bergesen d.y. A/S (Norvège)	Bergesen d.y. A/S (Norvège)	Transworld Oil (Pays-Bas)		Mine al Fahal (Oman) (18 mars 1987)
1988	<u>Berge Chief</u> (Norvège)	Bergesen d.y. A/S Co./ Bjornstad CIES (Norvège)	Bergesen d.y. A/S (Norvège)	Bergesen d.y. A/S (Norvège)		Mine al Fahal (Oman) (28 juin 1986) Terminal de Fateh, (Emirats arabes unis) (1er juillet 1986) Mine al Fahal (Oman) (25 mai 1987)
1987	<u>Berge Enterprise</u> (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)	Marubeni (Japon) British Petroleum (Afrique du Sud)	Mine al Fahal (Oman) (24 avril 1985)
1987	<u>Berge Pioneer</u> (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)		Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (17 décembre 1984)
1987	<u>Berge Prince</u> (Libéria)	General Ore International Corp. (Norvège/Liechtenstein)	General Ore International Corp. or Bergesen A/S (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)		Port de Suer (Egypte) (25 janvier 1985) Port de Ras Misalla (Egypte) (26 janvier 1985)
1987	<u>Berge Prince</u>	- id. -	- id. -	- id. -		
1988	<u>Berge Prince</u> (Libéria)	General Ore International Corp. (Liechtenstein/Norvège)	General Ore International Corp. or Bergesen A/S (Norvège)	Bergesen A/S (Norvège)		Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) 28 avril 1984 Mine al Fahal (Oman) (2 mai 1986) Golfe Persique (17 juin 1986) Terminal de Fateh (Emirats arabes unis) (30 septembre 1986)
1988	<u>Brimaner</u> (Norvège)	A/S Westfal-Larsen and Co. (Norvège)		Odjelli-Westfal-Larsen Tankers A/S and Co. (Norvège)		Malvis Bay (Namibie) (escala en 1985)
1988	<u>Captain G.P.</u> <u>Livano</u> (Grèce)	Eicapitaine Inc. (Libéria)	G. P. Livano/Carras Group o/o Unisea (Grèce)	Ceres Hellenic Shipping Enterprise (Grèce)	Transworld Oil (Pays-Bas et Bermudes) Marc Rich and Co. AG (Suisse)	Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) (19 juillet 1986) Ile de Zorku (Emirats arabes unis) (20 juillet 1986) Ile de Das (Emirats arabes unis) (22 juillet 1986)
1988	<u>Cielo di Salerno</u> (Italie)	D'Amico Società di Navigazione SpA				Malvis Bay (Namibie) (7 escales en 1985)
89-531	<u>Dagli</u> (Norvège)	Jaspieda Shipping		JFP Shipping	Baltic Chartering Union (Suisse)	Odessa (Union soviétique) (21 septembre 1986)
89-801	<u>Eastern Promise</u> (Libéria)		World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd.		Futairah Anchorage (Emirats arabes unis) (13 novembre 1987)

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Armateur	Autres compagnies en cause	Port/ports de départ (date d'appareillage)
89-002	- id. -		- id. -	- id. -		Ile de Surtu (Emirats arabes unis) (14 décembre 1988)
89-003	<u>Eastern Stream</u> (Libéria)		World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Ile de Surtu (Emirats arabes unis) (17 août 1988)
89-004	- id. -		- id. -	- id. -		Terminal de Fatch, Ile de Surtu (Emirats arabes unis) (28 septembre 1988)
1987	<u>Elmina</u> (Grèce)	Marine Industrial Transports Ltd. (Libéria)		Thomsonia Ships Management Inc. (Grèce)	Marc Rich and Co. AG (Suisse); Shell (Brundi Darussalam); Marubeni (Japon)	Seria (Brundi Darussalam) (26 août 1986)
1988	<u>Ethio</u> (Grèce)	Moonlight Shipping Company S.A. (Panama)	C. N. Lemoe & Company Ltd. (Royaume-Uni)	Mereus Shipping S.A. (Grèce)		Mina al Fahal (Oman) (12 mai 1986) Ile de Hailu (Oster) (date inconnue) Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (28 juin 1986)
1988	<u>Freedomship I.</u> (Grèce)	Caroline Nav. Inc. (Libéria)	G. P. Livanos/Carras Group o/o Onissa (Grèce et Royaume-Uni)	Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grèce)		Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (13 juillet 1986)
89-324	<u>Grand</u> (Etats-Unis)	TT Grand (Etats-Unis)				Louisiana Offshore Oil Port (Etats-Unis) (post 27 janvier 1989)
1987	<u>Hawaiian Monarch</u> (Libéria)	East Pacific Carriers Inc. (Libéria)	Groton Pacific Carriers Inc. (Etats-Unis)	Groton Pacific Carriers (Etats-Unis)	Marc Rich and Co. AG (Suisse); Shell (Brundi Darussalam); Marubeni (Japon)	Brundi Darussalam (25 mai 1986)
1987	<u>Jahre Transporter</u> (Libéria)	Beatty Shipping Ltd. (Libéria)	Wallen Shipmanagement Ltd. (Hong-kong)	Wallen Shipmanagement (Hong-kong)	Marc Rich and Co. AG (Suisse); Shell (Brundi Darussalam); Marubeni (Japon)	Brundi Darussalam (31 mai 1986)
1988	<u>John Stora</u> (Panama)	Pater Panama Ltd. (Panama)	Lorentzens Rederi Co. (Norvège)	E/S Lorentzens Skibe A/S (Norvège)		Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (24 janvier 1986)
1987	<u>Jannich</u> (Norvège)	K/S A/S Norman Tankers (Norvège)	Klosters Rederi A/S (Norvège)	Norman International A/S (Norvège)		Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (1er mars 1986)
1988	<u>Jannich</u> (Norvège)	K/S A/S Norman Tankers (Norvège)	Periscopos A/S (Norvège)	Norman International A/S (Norvège)		Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (21 mars 1986)
1988	<u>Jano Stora</u> (Norvège)	E/S Lorentzens Skibe (Norvège)	Lorentzens Rederi (Norvège)	E/S Lorentzens Skibe A/S (Norvège)		Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (18 février 1986)
1987	<u>Lauberhorn</u> (Libéria)	Trade Ventures, Inc. (Libéria)	Trade and Transport, Inc. (Grèce)	Brokerage and Management Corp. (Etats-Unis)	Marc Rich and Co. AG (Suisse); Shell (Brundi Darussalam)	Brundi Darussalam (date inconnue) Singapore Road (Singapour) (5 octobre 1986)
1987	<u>Liberator</u> (Grèce)	New World Shipping Corp. (Libéria)	Stenakas Shipping Corp. (Royaume-Uni)	Diamantis Pateras Ltd. (Royaume-Uni)	Marc Rich and Co. AG (Suisse); Shell (Brundi Darussalam); Marubeni (Japon)	Seria (Brundi Darussalam) (21 avril 1986)
1988	<u>Ligorne Oceano</u> (Libéria)	Lamprose Carriers Inc. (Libéria)	Compagnie générale maritime et financière (France)	Seetrap (U.S.) Ltd. (Royaume-Uni)		Terminal d'Hormuz (République islamique d'Iran) (fin janvier 1987)
1988	<u>Louisianna</u> (Bahamas)	Epalité S.A. (Panama)	Madjipeteras Group o/o Peninsular Mar. (Grèce/Royaume-Uni)	Serian (Malles) S. A. (Grèce)		Ile de Surtu (Emirats arabes unis) (28 octobre 1986) Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (31 octobre 1986)

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Armateur	Autres compagnies en cause	Port/ports de départ (date d'appareillage)
- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Terminal de Juavmah (Arabie saoudite) (11 février 1987) Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) (13 juin 1987) Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (15 juin 1987) Ile de Gurku (Emirats arabes unis) (27 juin 1987) Ile de Dau (Emirats arabes unis) (31 juillet 1987) Ile de Gurku (Emirats arabes unis) (1er août 1987)
- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		
1988	<u>Luminetta</u> (Royaume-Uni)	Cunard Steam-ship Co. Plc. (Royaume-Uni)		Cunard Shipping Services Ltd. (Royaume-Uni)		Walvis Bay (Namibie) (2 escales en 1985 et 12 en 1986)
1987	<u>Mahattap Viscourt</u> (Royaume-Uni)	Lego Commerce Ltd. (Libéria)	Sanko Kisen K.K. (Japon)	Fearnley and Eger A/S (Norvège)		Brunei Darussalam (septembre 1983)
1988	<u>Mirafiori</u> (Libéria)	Keaton Shipping Corp. (L.Écosse)	Marimpex (RFA)	Fearnley and Eger A/S (Norvège)	German Oil GmbH (RFA)	Ile de Sirri (République islamique d'Iran) (23 juin 1985) Ile de Sirri (République islamique d'Iran) (23 août 1985)
- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	Golfe persique (novembre 1985)
1987	<u>Monowasia</u> (Grèce)	Metropolitan Navigation Corp. (Libéria)	Metropolitan Shipping Ltd. (Grèce)	Metropolitan Shipping (Grèce)	Marc Rich and Co. AG (Suisse)	Brunei Darussalam (4 décembre 1985) Singapore Roads (Singapour) (9 décembre 1985)
1988	<u>Morning Cloud</u> (Libéria)	Seavixen Maritime Inc. (Libéria)	Reliance Pacific Shipping Ltd.	Reliance Pacific Shipping Ltd. (Hong-kong)		Mina al Fahal (Oman) (9 décembre 1985)
1988	<u>Moscliff</u> (Norvège)	Mosvold Shipping Co. A/S (Norvège)	Mosvold Shipping Co. A/S (Norvège)	Mosvold Shipping Co. A/S (Norvège)		Golfe persique (fin mars 1985) Ile de Sirri (République islamique d'Iran) (9 juin 1985)
1987	<u>Mospoint</u> (Norvège)	R.S.A.S. Mospoint (Norvège)	Mosvold Rederi A/S (Norvège)	Mosvold Rederi A/S (Norvège)		Ras Shukeir (Égypte) (14 janvier 1986)
1987	<u>Neptune Otome</u> (Singapour)		Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Marc Rich and Co. AG (Suisse) Shell (Brunei Darussalam) Marubeni (Japon)	Seria Port (Brunei Darussalam) (26 septembre 1986) Singapore Roads (Singapour) (29 septembre 1986)
1987	<u>Neptune Pavo</u> (Singapour)	Neptune IOTA Lines Pte. Pty. (Singapour)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines (Singapour)	Marc Rich and Co. AG (Suisse) Shell (Brunei Darussalam) Marubeni (Japon)	Seria (Brunei Darussalam) (8 mai 1985 et 2 mars 1986)
1987	<u>Neptune Pegasus</u> (Singapour)	Neptune ETA Lines Pte Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines (Singapour)	Marc Rich and Co. AG (Suisse) Shell (Brunei Darussalam) Marubeni (Japon)	Seria Port (Brunei Darussalam) (27 juillet et 27 décembre 1985)
1988	<u>Neptune Pegasus</u> (Singapour)	Neptune ETA Lines Pte Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines (Singapour)	Neptune Orient Lines (Singapour)		Seria (Brunei Darussalam) (7 novembre 1986)
1987	<u>Neptune Subaru</u> (Singapour)		Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Neptune Orient Lines Ltd. (Singapour)	Marc Rich and Co. AG (Suisse) Shell (Brunei Darussalam) Marubeni (Japon)	Brunei Darussalam (10 juillet 1986) Singapore Roads (Singapour) (12 juillet 1986)
89-528	<u>Novagita</u> (Libéria)	Solena Shipping				RAS Tanura (Arabie saoudite) (9 janvier 1989)

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Armateur	Autres compagnies en cause	Port/ports de départ (date d'appareillage)
1988	<u>Obo Baron</u> (Bahamas)	S. and H. Shipping Associates VII L.P. (Etats-Unis)	Sigurd Herlofson and Co. A/S (Norvège)	Sigurd Herlofson and Co. A/S (Norvège)		Um Said (Qatar) (27 février 1987) Ras Tanura (Arabie saoudite) (7 mars 1987) Khor Fakkan Anchorage (Emirats arabes unis) (14 mars 1987)
1988	<u>Oranienund</u>	South African Company Unicorn Lines Pty. Ltd.				
89-523	<u>Orpheum</u> (Panama)	Hill Operating Corp.	Pas d'informations disponibles			Angra dos Reis (Brésil) (25 janvier 1989)
1988	<u>Patriotic</u> (Grèce)	Moonset Shipping Co. SA (Grèce)	M. Lemos and Company Ltd. (Royaume-Uni)	Nereus Shipping SA (Grèce)		Golfe Persique (fin novembre 1986) Terminal de Fatah (Emirats arabes unis) (31 décembre 1986) Ile de Halul (Qatar) (début janvier 1987)
1987	<u>Patriotic</u> (Grèce)	Moonset Shipping Co. SA (Panama)	Nereus Shipping SA (Grèce)	Nereus Shipping SA (Grèce)		Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) (12 avril 1987)
1988	<u>Port Hawkesbury</u> (Royaume-Uni)	Canadian Pacific (Bermude) Ltd. (Bermudes)		Canadian Pacific Bulkship Services Ltd. (Royaume-Uni)		Bullen Bay (Antilles néerlandaises) (23 janvier 1986)
1988	<u>Rafic</u> (Libéria)	Rafic Shipping Corp. (Libéria)	Marimpex (RFA)	Fearnley and Eger A/S (Norvège)		Terminal de Fatah (Emirats arabes unis) (23 janvier 1985)
89-526	<u>Star Cherry</u> (Singapour)	Palm Star Lines	- id. -	- id. -		Seria (Brunéi Darussalam) (2 octobre 1988)
89-527	<u>Synetos</u> (Grèce)	Synetos Shipping	- id. -	- id. -		Singapour (22 décembre 1988)
1987	<u>Thannasis M.</u> (Malte)	Ocean Voice Shipping Ltd. (Malte)		Thannasis Ships Management (Grèce)		Brunéi Darussalam (janvier-février 1983)
1987	<u>Thorholm</u> (Norvège)	Thor Dahls Hvalf A/S-A/S Odd and Ornen (Norvège)	Thor Dahl A/S (Norvège)	Thor Dahl A/S (Norvège)		Juaymah (Arabie saoudite) (9 février 1987)
1988	<u>Thorholm</u> (Norvège)	Thor Dahls Hvalf A/S-A/D Odd and Ornen (Norvège)	Thor Dahl A/S (Norvège)	Thor Dahl A/S (Norvège)		Mina al Fahel (Oman) (début janvier 1985)
	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Terminal de Fatah (Emirats arabes unis) (7 juillet 1985) Ile de Zurku (Emirats arabes unis) (8 juillet 1985)
1988	<u>Thorsaga</u> (Norvège)	Thor Dahls Hvalf A/S-A/S Odd and Ornen (Norvège)	Thor Dahl A/S (Norvège)	Thor Dahl A/S (Norvège)		Juaymah (Arabie saoudite) (9 avril 1985)
89-005	<u>World Ambassador</u> (Libéria)	Liberia Wiesteria Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Suez (Egypte) (22 février 1988) Jeddah (Arabie saoudite) (25 février 1988)
89-006	<u>World Bermuda</u> (Libéria)	Liberian Olysses Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Pulau Bukom (Singapour) (28 août 1987) République islamique d'Iran (date inconnue)
89-007	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Ras Tanura (Arabie saoudite) (2 novembre 1987)
89-008	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Fujairah Anchorage (Emirats arabes unis) (13 décembre 1987)
89-009	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Fujairah Anchorage (Emirats arabes unis) (15 avril 1988)
89-010	<u>World Brasilia</u> (Libéria)	Liberian Bicon Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Terminal de Fatah (Emirats arabes unis) (18 octobre 1988)

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Armateur	Autres compagnies en cause	Port/ports de départ (date d'appareillage)
89-011	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Terminal de Juvayah (Arabie saoudite) (30 décembre 1986)
89-012	<u>World Champion</u> (Panama)		World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Terminal de Juvayah, Ras Yumra (Arabie saoudite) (24 mars 1988)
89-013	<u>World Eminence</u> (Libéria)	Liberian Titan Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Vos (France) (26 février 1986)
89-014	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Golfe Persique (juillet 1987 et (24 septembre 1987)
89-015	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) (27 novembre 1987) Ile de Das, Fujairah, Anchorage (1er décembre 1987)
89-016	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Mina el Fahel (Oman) (2 avril 1988)
89-017	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Golfe Persique (mai 1988)
89-018	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Port Inconnu (octobre 1988)
89-019	<u>World Hitachi Ezen</u> (Libéria)	Solution Co. Ltd. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Zeit Bay (Egypte) (19 juin 1988)
89-020	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Um Said (Qatar) (30 juillet 1988)
89-021	<u>World Hissaki</u> (Libéria)		World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Europport (Pays-Bas) (19 janvier 1987)
89-022	- id. -		- id. -	- id. -		Jebel Dhanna, Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (5 avril 1987)
89-023	<u>World Progress</u> (Libéria)	Liberian Begonia Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)		Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (21 novembre 1986)
89-024	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (24 décembre 1986)
89-025	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Jebel Dhanna, Ile de Das (Emirats arabes unis) (19 juin 1987)
89-026	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	Total (France)	Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) (1er août 1987)
89-027	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Jebel Dhanna, Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (17 novembre 1987)
89-028	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Ras Shukkeir Zeit Bay (Egypte) Jeddah (Arabie saoudite) (31 mai 1988)
89-029	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Ras Shukkeir Zeit Bay (Egypte) (23 juillet 1988)
89-030	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Inconnu (septembre 1988)
89-031	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Jebel Dhanna, Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (22 novembre 1988)
1988	<u>World Ransom</u> (Libéria)	Liberian Jaguar Transports Inc. (Hong-kong)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)	Sigmoil (Royaume-Uni)	Golfe Persique (11 mai 1987)

Année ou numéro	Nom du navire (pavillon)	Propriétaire déclaré	Propriétaire effectif	Armateur	Autres compagnies en cause	Port/ports de départ (date d'appareillage)
89-032	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Terminal de Jusymah (Arabie saoudite) (16 mars 1987)
89-033	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Golfe Persique (mai 1987)
89-034	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) Mina al Fahal (Oman) (24 janvier 1988)
89-035	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Bas Gharib (Egypte) (5 mai 1988)
89-036	<u>World Summit</u> (Libéria)	Liberian Serenity Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Inconnu
89-037	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Golfe Persique (septembre 1987)
89-038	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Ile de Larak (République islamique d'Iran)
1988	<u>World Symphony</u> (Libéria)	Chiswell Shipping Ltd. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)	Marubeni (Japon) Marc Rich and Co. AG. (Suisse)	Ile de Yurku (Emirats arabes unis) (26 septembre 1986) Ile de Halul (Oman) (date inconnue)
	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	Ile de Yurku (Emirats arabes unis) (fin février-début mars 1987)
89-039	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	Marc Rich and Co. AG (Suisse)	Ile de Yurku, Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (1er octobre 1986)
89-040	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	Marc Rich and Co. AG (Suisse)	Ile de Yurku (Emirats arabes unis) (21 février 1987)
89-041	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -	Inconnu
1988	<u>World Truth</u> (Libéria)	Liberian Haven Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Singapore Roads (Singapour) (25 juin 1985)
89-042	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (7 juillet 1987)
89-043	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Singapore Roads (Singapour) (19 septembre 1987)
89-044	<u>World Victory</u> (Libéria)	Brightness Co. S.A. (Panama)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Hovic (Iles Vierges américaines) (26 mars 1987)
89-045	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		République islamique d'Iran (août 1987)
1988	<u>World Kanadu</u> (Libéria)	Liberian Courage Transports Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) Mina al Fahal (Oman) (27 octobre 1986)
89-046	<u>World Kanadu</u> (Libéria)	Liberian Begonia Transportation, Inc. (Libéria)	World-Wide Shipping Group (Hong-kong)	World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong)		Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (26 octobre 1986)
89-047	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Jebel Dhanna, Terminal de Fatch (Emirats arabes unis) (10 décembre 1987)
89-048	- id. -	- id. -	- id. -	- id. -		Ile de Yurku, Ile de Pas (Emirats arabes unis) (12 décembre 1987)

B. Correspondance échangée entre les gouvernements concernés et le Groupe intergouvernemental au sujet des cas signalés en 1988 et 1989

1. Sous couvert d'une note verbale datée du 16 août 1989, l'Observateur permanent de la République de Corée a communiqué des documents concernant le World Eminence (89-018), d'où il ressortait que le navire, qui avait quitté Onsan le 21 octobre 1988, avait déchargé du brut iranien pour une compagnie coréenne et quitté la République de Corée sans cargaison. La destination suivante du navire aurait été Singapour.
2. Sous couvert d'une note verbale datée du 10 octobre 1989, le Représentant permanent de la République islamique d'Iran a envoyé des copies de documents concernant des cas de violation présumée signalés en 1988 et 1989. Après avoir examiné ces documents, le Groupe intergouvernemental a décidé de clore les dossiers ci-après : Licorne Oceane, World Champion (89-012) et World Summit (89-036). Le Groupe a décidé de demander un complément d'information concernant les cas ci-après : Actor, Mirafiori, World Symphony, Moscliff, Chase Venture et World Victory (89-045).
3. Sous couvert d'une note verbale datée du 20 octobre 1989, le Représentant permanent de la Grèce a adressé des copies de documents concernant deux cas signalés en 1988, celui de l'Ethnic et celui du Patriotic. Après avoir examiné ces documents, le Groupe intergouvernemental a décidé de clore ces deux dossiers.
4. Sous couvert d'une note verbale datée du 6 avril 1990, la Mission permanente de la Grèce a adressé des copies de documents concernant le Synetos (89-527). Après avoir examiné ces documents, le Groupe intergouvernemental a décidé de clore ce dossier.
5. Sous couvert d'une note verbale datée du 19 décembre 1989, le Représentant permanent de l'Egypte a communiqué des copies de connaissances concernant le World Ambassador (89-005), le World Itachi Zosen (89-019), le World Progress (89-028) et (89-029) et le World Renown (89-035). Après avoir examiné ces documents, le Groupe intergouvernemental a décidé de demander des copies des certificats de déchargement concernant les navires susmentionnés.
6. Dans une note verbale datée du 29 janvier 1990, la Mission du Qatar a communiqué des informations sur des cas signalés en 1988. Après avoir examiné ces informations, le Groupe intergouvernemental a décidé de clore le dossier de l'Obo Baron et de demander un complément d'information concernant l'Ethnic.
7. Le Groupe a demandé une copie du certificat de déchargement concernant le Patriotic.
8. Dans la même note verbale, la Mission a communiqué des informations concernant des cas signalés en 1989. Après avoir examiné ces informations, le Groupe intergouvernemental a décidé de rester saisi des dossiers concernant le World Brasilia (89-010), le World Symphony (89-039) et le World Victory (89-045), en attendant la présentation des certificats de déchargement.
9. Dans une note verbale datée du 2 février 1990, la Mission permanente de l'Espagne a informé le Groupe intergouvernemental que le World Summit (89-036), qui avait fait escale à Bilbao (Espagne) du 21 au 24 mars 1987, avait quitté ce port le 25 mars 1987 sans aucune cargaison; sa destination était encore inconnue car il

attendait des ordres de son propriétaire. Sur la base de cette information, le Groupe a décidé que l'Espagne n'avait plus rien à voir avec le cas du World Summit (89-036).

10. Sous couvert d'une note verbale datée du 3 mars 1990, le Représentant permanent de l'Arabie saoudite a communiqué des documents concernant plusieurs cas de violation présumée. Après avoir examiné ces documents, le Groupe intergouvernemental a décidé de clore les dossiers concernant le World Brasilia (89-011) et le Neverita (89-528). En ce qui concerne le World Kanadu (89-048), l'Orpheum (89-523) et le Star Cherry (89-526), le Groupe a pris acte des informations communiquées par la Mission de l'Arabie saoudite et a décidé de ne prendre aucune mesure, ces cas ne faisant pas intervenir l'Arabie saoudite.

ANNEXE III

Récapitulation des cas de violation présumée signalés en 1990

(La liste figurant dans cette annexe n'implique nullement que des accusations ou jugements sont portés contre les Etats concernés ou les compagnies sous leur juridiction. Le Groupe intergouvernemental continue de vérifier l'information reçue, ce pourquoi il compte sur la coopération des gouvernements.)

89-078

1. Le Griparion est un transporteur mixte de 70 247 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon chypriote. Son propriétaire déclaré est la Tharros Shipping Co. Ltd. (Chypre) et son propriétaire effectif la Thalassic Steamship Agency Inc. (Grèce). L'exploitant est la Thalassic Steamship Agency Inc. (Grèce). Le navire a quitté le mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 8 septembre 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Singapour le 12 octobre 1988.

89-080

2. Le Ocean Carrier est un transporteur mixte de 123 999 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon chypriote. Son propriétaire est la Amalia Navigation et il est exploité par Columbia Shipmanagement. Il a quitté Kerteh (Malaisie) le 15 décembre 1988 et a fait escale à Singapour le 16 décembre 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Fos (France) le 30 janvier 1989. Le propriétaire de la cargaison était la Kuo International Oil Ltd. (Hong-kong).

89-211

3. Le Sea Victory est un transporteur mixte de 85 989 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Sea Victory Maritime (Libéria) et son propriétaire effectif, par lequel il est exploité, est la European Navigation Inc. (Grèce). Il a quitté le mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 28 octobre 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de passer le détroit de Gibraltar le 10 décembre 1988.

89-212

4. Le même navire a passé le canal de Suez (Egypte) le 17 février 1988 et a fait escale dans un port non identifié en République islamique d'Iran. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de passer le détroit de Gibraltar le 13 avril 1988.

89-496

5. Le South Star est un transporteur mixte de 74 555 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon philippin. Il est possédé par la Ocean Queen Maritime (Philippines) et exploité par la European Navigation Inc. (Grèce). Il a passé le canal de Suez (Egypte) et a fait escale dans un port non identifié en République islamique d'Iran le 23 octobre 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Gijón (Espagne) le 22 décembre 1988.

90-001

6. Le Ugland Obo-One est un transporteur mixte de 54 500 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon panaméen. Son propriétaire déclaré est la Obo Freight S. A. (Panama) et son propriétaire effectif Andreas Ugland (Norvège). Il est exploité par la Ugland Management Co. A/S (Norvège). Il a quitté Port Jérôme (France) le 18 mars 1987 et a fait escale à Tenerife (Espagne) le 23 mars 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Las Palmas (Espagne) le 23 avril 1987.

90-002

7. Le Patriotic est un pétrolier de 253 998 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon grec. Son propriétaire déclaré est la Moonset Shipping Co. S. A. (Panama) et son propriétaire effectif C. M. Lemos (Royaume-Uni, Grèce). Il est exploité par la Nereus Shipping S. A. (Grèce). Il a quitté le terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 14 mars 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver dans un port de la République islamique d'Iran à une date inconnue.

90-003

8. Le même navire a quitté le terminal de Fateh le 31 juillet 1988 et a fait escale à l'île de Halul (Qatar) à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 7 septembre 1988.

90-004

9. Le Faroship J. est un pétrolier de 265 951 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon grec. Son propriétaire déclaré est Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grèce) et son propriétaire effectif le Groupe G. P. Livanos/Carros (Royaume-Uni, Grèce). Il est exploité par Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grèce). Il a quitté l'île de Kharg (République islamique d'Iran) le 6 octobre 1986. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Gênes (Italie) le 30 janvier 1987.

90-005

10. Le même navire a quitté Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 5 octobre 1987 et a fait escale à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 6 octobre 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant l'arrivée au terminal de Hormuz (République islamique d'Iran) à une date inconnue.

90-006

11. Le Ethnic est un pétrolier de 274 616 tonnes de port en lourd. Son propriétaire déclaré est la Moonlight Shipping Co. S. A. et son propriétaire effectif C. M. Lemos (Royaume-Uni, Grèce). Il est exploité par la Nereus Shipping S. A. (Grèce). Il a quitté Mina al Fahal (Oman) le 10 mars 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Ras Al Khafji (Arabie saoudite) à une date inconnue.

90-007

12. Le même navire a quitté le terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 3 juin 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 23 juillet 1988.

90-008

13. Le même navire a quitté Jebel Dhanna le 23 juillet 1988 et a fait escale à l'île de Zurku (Emirats arabes unis) le 24 juillet 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 22 août 1988.

90-009

14. Le même navire a quitté le terminal de Fateh le 23 août 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Fateh le 25 septembre 1988.

90-010

15. Le même navire a quitté le terminal de Fateh le 26 septembre 1988 et a fait escale à l'île de Halul (Qatar) à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 15 novembre 1988. Le propriétaire de la cargaison était Marc Rich & Co. AG (Suisse).

90-011

16. Le même navire a quitté Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 6 mars 1989 et a fait escale à l'île de Das (Emirats arabes unis) à la même date. Il a également fait escale à l'île de Zurku (Emirats arabes unis) le 7 mars 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à l'île de Kharg (République islamique d'Iran) à une date inconnue.

90-012

17. Le World Kanadu est un pétrolier de 264 170 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est Liberian Courage Transports Inc. (Libéria) et son propriétaire effectif le Groupe World-Wide Shipping (Hong-kong). Le navire est exploité par la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté Umm Said (Qatar) à une date inconnue et a fait escale au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 3 septembre 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver dans un port non identifié à une date inconnue.

90-013

18. Le même navire a quitté un port non identifié de la République islamique d'Iran à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 5 décembre 1987.

90-014

19. Le World Renown est un pétrolier de 262 267 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est Liberia Jaguar Transports Inc. (Libéria) et son propriétaire effectif le Groupe World-Wide Shipping (Hong-kong). Il est exploité par la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté Jebel Dhanna le 3 juillet 1989 et a fait escale à Mina al Fahal (Oman) le 5 juillet 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de faire escale à l'île de Halul (Qatar) à une date inconnue et d'arriver à Mina al Fahal le 11 août 1989.

90-015

20. Le même navire a quitté Ras Shukheir (Egypte) le 23 octobre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Koweït le 1er janvier 1990. Le propriétaire de la cargaison était l'African Middle East Petroleum (Monaco, Suisse).

90-016

21. Le Rafio est un pétrolier de 290 271 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Rafio Shipping Corp. (Libéria) et son propriétaire effectif la Marimpex (République fédérale d'Allemagne). Il est exploité par Fearnley & Eger A/S (Norvège). Il a quitté le mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 23 mars 1987 et a fait escale dans un port non identifié de la République islamique d'Iran à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 22 juin 1987. Le propriétaire de la cargaison était la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-017

22. Le même navire a quitté le mouillage de Fujairah le 10 août 1987 et a fait escale dans un port non identifié de la République islamique d'Iran le 13 août 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 12 septembre 1987. Le propriétaire de la cargaison était la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-018

23. Le même navire a quitté le mouillage de Fujairah le 12 septembre 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 19 décembre 1987. Le propriétaire de la cargaison était la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-019

24. Le même navire a quitté le mouillage de Fujairah le 23 décembre 1987 et a fait escale dans un port non identifié de la République islamique d'Iran à une date inconnue. Il a relâché au mouillage de Fujairah le 25 décembre 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver dans un port non identifié à une date inconnue. Le propriétaire de la cargaison était la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-020

25. Le même navire a quitté un port non identifié à une date inconnue et a fait escale dans un port non identifié de la République islamique d'Iran à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 4 mars 1988. Le propriétaire de la cargaison était la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-021

26. Le même navire a quitté le mouillage de Fujairah le 13 août 1988 et a fait escale au terminal de Hormuz (République islamique d'Iran) à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah à une date inconnue. Le propriétaire de la cargaison était la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-022

27. Le même navire a quitté le mouillage de Fujairah le 22 septembre 1988 et a fait escale dans un port non identifié de la République islamique d'Iran à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 4 novembre 1988. Le propriétaire de la cargaison était la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-023

28. Le même navire a quitté le mouillage de Fujairah le 8 novembre 1988 et a fait escale dans un port non identifié de la République islamique d'Iran à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 27 décembre 1988. Le propriétaire de la cargaison était la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-024

29. Le Friendship L. est un pétrolier de 267 589 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Elfontana Inc. (Libéria) et son propriétaire effectif le Groupe G. P. Livanos/Carras (Royaume-Uni, Grèce). Il est exploité par Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grèce). Il a quitté Mina al Fahal (Oman) le 4 janvier 1987 et a fait escale dans un port non identifié à une date inconnue avant de rejoindre Mina al Fahal le 11 janvier 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Khor Fakkan (Emirats arabes unis) le 17 février 1987.

90-025

30. Le même navire a quitté le terminal de Hormuz (République islamique d'Iran) le 28 mars 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à un port non identifié à une date inconnue.

90-026

31. Le même navire a quitté un port non identifié de la République islamique d'Iran vers le 15 avril 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Koweït vers le 15 mai 1988.

90-027

32. Le Freedomship L. est un pétrolier de 283 271 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Elfontana Inc. (Libéria) et son propriétaire effectif le Groupe G. P. Livanos/Carras (Royaume-Uni, Grèce). Il est exploité par Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grèce). Le propriétaire de la cargaison était Marc Rich and Co. AG (Suisse). Il a quitté l'île de Halul (Qatar) le 28 octobre 1988 et a fait escale à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 30 octobre 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Mina al Ahmadi (Koweït) à une date inconnue.

90-028

33. Le Fortuneship L. est un pétrolier de 264 190 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Elregina Inc. (Libéria) et son propriétaire effectif le Groupe G. P. Livanos/Carras (Royaume-Uni). Il est exploité par Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grèce). Il a quitté un port non identifié de la République islamique d'Iran à une date inconnue et a fait escale dans un port non identifié du Qatar qu'il a quitté le 5 avril 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver dans un port non identifié de la République islamique d'Iran à une date inconnue.

90-029

34. Le même navire a quitté un port non identifié de la République islamique d'Iran vers le 15 mai 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver dans un port non identifié de la République islamique d'Iran vers le 15 juin 1987.

90-030

35. Le même navire a quitté un port non identifié de la République islamique d'Iran le 15 juin 1987 et a fait escale à Umm Said (Qatar) le 17 juin 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver dans un port non identifié à une date inconnue.

90-031

36. Le Fellowship L. est un pétrolier de 264 108 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Elgrandiosa Inc. (Libéria) et son propriétaire effectif le Groupe G. P. Livanos/Carras (Royaume-Uni, Grèce). Il est exploité par Ceres Hellenic Shipping Enterprises (Grèce). Il a quitté un port non identifié de la République islamique d'Iran le 28 juillet 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 27 août 1987.

90-032

37. Le même navire a quitté Jebel Dhanna le 30 août 1987 et a fait escale à l'île de Das (Emirats arabes unis) le 2 septembre 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver dans un port non identifié vers le 15 octobre 1987.

90-033

38. Le même navire a quitté un port non identifié de la République islamique d'Iran vers le 15 avril 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver dans un port non identifié à une date inconnue.

90-034

39. Le Dorian est un pétrolier de 260 140 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon nigérian. Son propriétaire déclaré est la Dorian Navigation Corp. (Libéria) et son propriétaire effectif la Marimpex (République fédérale d'Allemagne). Il est exploité par Fearnley and Eger A/S (Norvège). Il a quitté l'île de Larak (République islamique d'Iran) vers le 15 mars 1987 et a relâché le 26 mars 1987 au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) qu'il a quitté le 6 avril 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 20 mai 1987. Le propriétaire de la cargaison était la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-035

40. Le même navire a quitté le mouillage de Fujairah le 7 décembre 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de faire escale dans un port non identifié de la République islamique d'Iran le 1er janvier 1988 et d'arriver au mouillage de Fujairah le 7 janvier 1988. Le propriétaire de la cargaison était la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-036

41. Le même navire a quitté le mouillage de Fujairah le 9 janvier 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Hormuz (République islamique d'Iran) le 1er février 1988. Le propriétaire de la cargaison était la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-037

42. Le même navire a quitté le mouillage de Fujairah le 27 septembre 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à l'île de Kharg (République islamique d'Iran) le 1er novembre 1988. Le propriétaire de la cargaison était la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-038

43. Le Champion est un transporteur mixte de 112 109 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Oceanides Shipping Corp. (Libéria) et son propriétaire effectif le Groupe Ravano (Monaco). Il est exploité par la Société d'étude et de gestion (Monaco). Il a quitté Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie) le 8 janvier 1988 et a fait escale dans un port non identifié à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Trieste (Italie) le 16 avril 1988.

90-039

44. Le Capt. G. P. Livanos est un pétrolier de 259 657 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon grec. Son propriétaire déclaré est la Elcapitaine Inc. (Libéria) et son propriétaire effectif le Groupe G. P. Livanos/Carras (Royaume-Uni,

Grèce). Il est exploité par Ceres Hellenic Shipping Entreprises (Grèce). Il a quitté Umm Said (Qatar) à une date inconnue et a fait escale au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 22 avril 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 27 mai 1988. Le propriétaire de la cargaison était la Volero Refining Co. (Etats-Unis d'Amérique).

90-040

45. Le même navire a quitté Ras Shukheir (Egypte) le 29 décembre 1987 et a fait escale à Yanbu et à Djedda (Arabie saoudite) les 30 décembre et 2 janvier 1987, respectivement. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 8 février 1988. Le propriétaire de la cargaison était l'African Middle East Petroleum (Monaco, Suisse).

90-041

46. Le AZURO est un pétrolier de 268 863 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon libérien. Son propriétaire déclaré était la Azuro Shipping Co. (Libéria) et son propriétaire effectif la Marimpex (République fédérale d'Allemagne). Il était exploité par Alpha Tankschiffahrt-Beteiligungs-Gesellschaft (Suisse). Il a quitté le mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 23 décembre 1987 et a fait escale au terminal de Hormuz (République islamique d'Iran) le 30 décembre 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver dans un port non identifié de la République islamique d'Iran à une date inconnue. Le propriétaire de la cargaison était la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-042

47. Le même navire a quitté un port non identifié de la République islamique d'Iran vers le 15 février 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Hormuz (République islamique d'Iran) le 27 mars 1988. Le propriétaire de la cargaison était la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-043

48. Le même navire a quitté le terminal de Hormuz le 27 mars 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de faire escale dans un port non identifié à une date inconnue. Il est arrivé Djedda (Arabie saoudite) le 12 mai 1988. Le propriétaire de la cargaison était la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-044

49. Le World Hitachi Zosen est un pétrolier de 268 904 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Solstice Co. Ltd. (Libéria) et son propriétaire effectif le Groupe World-Wide Shipping (Hong-kong). Il est exploité par la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté Ras Shukheir (Egypte) le 21 janvier 1989 et a fait escale à Ras Gharib et Suez Bay (Egypte) les 23 et 25 janvier 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 4 mars 1989. Le propriétaire de la cargaison était l'African Middle East Petroleum (Monaco, Suisse).

90-045

50. Le même navire a quitté le terminal de Fateh le 5 mars 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Ras Tanura (Arabie saoudite) le 29 avril 1989.

90-046

51. Le World Harmony est un pétrolier de 259 596 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon panaméen. Son propriétaire déclaré est la Canwood Co. S. A. (Panama) et son propriétaire effectif le Groupe World-Wide Shipping (Hong-kong). Il est exploité par la World-Wide Shipping Agency, Ltd. (Hong-kong). Il a quitté Mina al Fahal (Oman) le 27 avril 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 26 mai 1988.

90-047

52. Le même navire a quitté Mina al Fahal le 10 septembre 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 7 octobre 1988.

90-048

53. Le même navire a quitté le mouillage de Fujairah le 7 octobre 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Juaymah (Arabie saoudite) le 24 novembre 1988.

90-049

54. Le World Champion est un pétrolier de 273 117 tonnes de port en lourd. Son propriétaire déclaré est la Golden Pine Co. S. A. (Panama) et son propriétaire effectif le Groupe World-Wide Shipping (Hong-kong). Il est exploité par la World-Wide Shipping Agency, Ltd. (Hong-kong). Il a quitté Ras Shukheir (Egypte) le 24 avril 1989 et a fait escale au terminal de Zeit Bay (Egypte) le 24 avril 1989 et à Djedda (Arabie saoudite) le 27 avril 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver dans un port inconnu à une date inconnue. Le propriétaire de la cargaison était l'African Middle East Petroleum (Monaco, Suisse).

90-050

55. Le World Ambassador est un pétrolier de 273 474 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est la Liberian Wisteria Transports, Inc. (Libéria) et son propriétaire effectif la World-Wide Shipping Agency, Ltd. (Hong-kong). Il est exploité par la World-Wide Shipping Agency, Ltd. (Hong-kong). Il a quitté le terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 27 septembre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Jebel Ali (Emirats arabes unis) le 8 novembre 1989.

90-051

56. Le même navire a quitté Jebel Ali et a fait escale à Jebel Dhanna et à l'île de Zurku (Emirats arabes unis) le 8 novembre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à l'île de Das (Emirats arabes unis) le 12 décembre 1989.

90-052

57. Le World Admiral est un pétrolier de 237 311 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon libérien. Son propriétaire déclaré est Liberian Prosperity Transports, Inc. (Libéria) et son propriétaire effectif le Groupe World-Wide Shipping (Hong-kong). Il est exploité par la World-Wide Shipping Agency, Ltd. (Hong-kong). Il a quitté un port non identifié vers le 15 août 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à l'île de Kharg (République islamique d'Iran) le 21 septembre 1989.

90-053

58. Le Tenacity était un pétrolier de 44 990 tonnes de port en lourd et était immatriculé sous pavillon singapourien. Le propriétaire déclaré était la Transpetrol Carriers Pte. Ltd. (Singapour) et le propriétaire effectif la Transpetrol Services NV (Belgique). Il était exploité par le Wallem Shipmanagement Ltd. (Hong-kong). Le navire a quitté la Nouvelle-Orléans (Etats-Unis d'Amérique) le 3 juin 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à San Lorenzo (Argentine), le 17 juillet 1987. Le propriétaire de la cargaison était la Canadian Pacific (Canada).

90-054

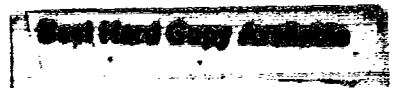
59. Le Probo Gull est un transporteur mixte de 47 980 tonnes de port en lourd, immatriculé sous pavillon singapourien. Le propriétaire déclaré est la New Combo Ships Pte. Ltd. (Singapour) et le propriétaire effectif la A/S Havtor Management (Norvège). Le navire est exploité par Bulkhandling (Norvège). Il a quitté Constanza (Roumanie) à une date inconnue et il est passé par Istanbul (Turquie) le 5 août 1989 et par Suez (Egypte) le 8 août 1989. Il a fait escale à Aden (Yémen démocratique) à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Saint-Eustache (Antilles néerlandaises) le 18 septembre 1989.

90-055

60. Le Brali est un pétrolier de 48 580 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon norvégien (registre international). Le propriétaire déclaré est la K/S A/S Bill Brali (Norvège) et le propriétaire effectif la L. Gill-Johannessen A/S (Norvège). Le navire est exploité par Bulkhandling (Norvège). Il a quitté Mombassa (Kenya) le 29 janvier 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Singapour le 28 février 1989. Le propriétaire de la cargaison était Kobil (Kenya) et Marc Rich and Co. AG (Suisse).

90-056

61. Le Theogennitor est un transporteur mixte de 116 978 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon chypriote. Le propriétaire déclaré est la Tankertrade Marine Ltd. (Chypre) et le propriétaire effectif la Polembros Shipping Ltd. (Royaume-Uni). Le navire est exploité par la Polembros Shipping Ltd. (Royaume-Uni). Il a quitté Umm Said (Qatar) et a fait escale à un port non identifié à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Rotterdam (Pays-Bas) le 6 avril 1988.



90-057

62. Le Louisiana est un pétrolier de 315 713 tonnes de port en lourd immatriculé sous le pavillon bahamien. Le propriétaire déclaré est la Egalit S. A. (Panama) et le propriétaire effectif le Groupe Hadjipateras (Royaume-Uni). Le navire est exploité par la Dorian (Hellas) S. A. (Grèce). Il a quitté un port non identifié de la République islamique d'Iran le 8 septembre 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 23 octobre 1987.

90-058

63. Le même navire a quitté Bahreïn le 7 mars 1988 et a fait escale à un port non identifié à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 8 avril 1988.

90-059

64. Le Ambia Fair est un transporteur mixte de 78 434 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon bahamien. Le propriétaire déclaré est la Ambia Fair Inc. (Bahamas) et le propriétaire effectif Leif Hoegh and Co. A/S (Norvège). Le navire est exploité par Leif Hoegh and Co. A/S (Norvège). Il a quitté Agioi Theodoroi (Grèce) à une date inconnue et il est passé par Suez (Egypte) le 3 octobre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Europort (Pays-Bas) le 28 novembre 1989.

90-060

65. Le Alki est un pétrolier de 232 260 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon chypriote. Le propriétaire déclaré est la Fresia Navigation Co. Ltd. (Chypre) et le propriétaire effectif la Seearland Shipping Management (Autriche). Le navire est exploité par la Seearland Shipping Management (Autriche). Il a quitté Ras Shukheir (Egypte) le 7 novembre 1989 et a fait escale au terminal de Zeit Bay (Egypte) le 7 novembre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) vers le 15 décembre 1988. Le propriétaire de la cargaison était l'African Middle East Petroleum (Monaco, Suisse).

90-061

66. Le même navire a quitté Jebel Dhanna le 18 juin 1988 et a fait escale à l'île de Zurku (Emirats arabes unis) le 20 juin 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Jebel Dhanna le 6 septembre 1988.

90-062

67. Le même navire a quitté Jebel Dhanna le 6 septembre 1988 et a fait escale au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 8 septembre 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver dans un port inconnu le 1er octobre 1988.

90-063

68. Le même navire a quitté Jebel Dhanna le 16 décembre 1988 et a fait escale à l'île de Das (Emirats arabes unis) le 17 décembre 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 20 janvier 1989.

90-064

69. Le Québec est un pétrolier de 39 728 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon bahamien. Le propriétaire déclaré est la Laguna Shipping Corp. (Gibraltar) et le propriétaire effectif le Groupe Vlasov (Monaco). Le navire est exploité par V. Ships (Monaco). Il a quitté Amsterdam (Pays-Bas) le 25 mai 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Colombo (Sri Lanka). Le propriétaire de la cargaison était Marc Tich and Co. AG (Suisse).

90-065

70. Le Hoegh Fountain est un transporteur mixte de 78 488 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon bahamien. Leif Hoegh and Co. A/S (Norvège) en est le propriétaire et l'exploitant. Le navire a quitté Brofjorden (Suède) le 4 septembre 1989 et a fait escale à Amsterdam (Pays-Bas) le 6 septembre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Tarragone (Espagne). La cargaison appartenait à la Inter-Mediterranean Petroleum (Royaume-Uni).

90-066

71. Le Hoegh Foam est un transporteur mixte de 78 571 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon bahamien. Leif Hoegh and Co. A/S (Norvège) en est le propriétaire et l'exploitant. Le navire a quitté Amsterdam (Pays-Bas) le 10 novembre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Dunkerque (France). La cargaison appartenait à Marc Rich and Co. AG (Suisse).

90-067

72. Le même navire a quitté Constanza (Roumanie) le 12 septembre 1989 et est passé par Istanbul (Turquie) le 16 septembre 1989 et par Suez (Egypte) le 19 septembre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Zeebrugge (Belgique) le 31 octobre 1989.

90-068

73. Le Pacificos est un transporteur de pétrole brut de 246 050 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon chypriote. Le propriétaire déclaré est la Gibbon Shipping Ltd. (Chypre) et le propriétaire effectif le Groupe Kulukundis (Royaume-Uni). Le navire est exploité par la Saipan SS Corp./Kassos Maritime (Grèce). Il a quitté l'île de Halul (Qatar) à une date inconnue et a fait escale au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 15 juillet 1987. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à un port non identifié à une date inconnue.

90-069

74. Le même navire a quitté un port non identifié à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal d'Hormuz (République islamique d'Iran) le 30 octobre 1987.

90-070

75. Le même navire a quitté Ras Shukheir (Egypte) le 25 octobre 1988 et a fait escale au terminal de Zeit Bay (Egypte) le 27 octobre 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à un port non identifié à une date inconnue.

90-071

76. Le même navire a quitté un port non identifié vers le 15 décembre 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à un port non identifié vers le 15 janvier 1989.

90-072

77. Le même navire a quitté un port non identifié aux alentours du 15 janvier 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à un port non identifié vers le 15 février 1989.

90-073

78. Le même navire a quitté un port non identifié vers le 15 février 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à un port non identifié vers le 15 mars 1989.

90-074

79. Le même navire a quitté un port non identifié vers le 15 mars 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à un port non identifié vers le 15 mai 1989.

90-075

80. Le même navire a quitté le terminal de Zeit Bay (Egypte) le 6 juin 1989 et a fait escale à des ports non identifiés les 6 et 9 juin 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à un port non identifié autour du 15 juillet 1989.

90-076

81. Le Boni est un pétrolier de 254 681 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon chypriote. Le propriétaire déclaré est la Seaemblem Marine Ltd. (Chypre) et le propriétaire effectif le Groupe Thenamaris (Grèce). Le navire est exploité par Thenamaris (Ships Management) (Grèce). Il a quitté le terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 20 février 1988 et a fait escale à un port non identifié dans la République islamique d'Iran le 23 février 1988. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 27 mars 1988.

90-077

82. Le Alki est un pétrolier de 232 260 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon chypriote. Le propriétaire déclaré est la Fresia Navigation Co. Ltd. (Chypre) et le propriétaire effectif la Seaarland Shipping Management (Autriche). Le navire est exploité par la Seaarland Shipping Management (Autriche). Il a quitté le terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 2 mai 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à un port non identifié le 30 mai 1989.

90-078

83. Le même navire a quitté Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 3 août 1989 et a fait escale à l'île de Zurku (Emirats arabes unis) le 4 août 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Khor Fakkan (Emirats arabes unis) à une date inconnue et à l'île de Zurku le 10 septembre 1989.

90-079

84. Le même navire a quitté l'île de Zurku (Emirats arabes unis) le 11 septembre 1989 et s'est arrêté à Mina al Fahal (Oman) le 13 septembre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 17 novembre 1989.

90-080

85. Le Brittany est un pétrolier de 233 348 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon panaméen. Le propriétaire déclaré est la Pine Shipping Co. S. A. (Panama) et le propriétaire effectif est la World-Wide Shipping Group (Hong-kong). Le navire est exploité par le World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté Ras Shukheir (Egypte) le 7 décembre 1989 et a fait escale au terminal de Zeit Bay (Egypte) le 10 décembre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à l'île de Kharg (République islamique d'Iran) le 17 janvier 1990. La cargaison appartenait à l'African Middle-East Petroleum (Monaco, Suisse).

90-081

86. Le Cali est un pétrolier de 236 425 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon libérien. Le propriétaire déclaré est la Denetton Co. Ltd. (Libéria) et le propriétaire effectif le World-Wide Shipping Group (Hong-kong). Le navire est exploité par la World-Wide Shipping Agency Ltd. (Hong-kong). Il a quitté Jebel Dhanna (Emirats arabes unis) le 14 juillet 1989 et a fait escale au terminal de Fateh (Emirats arabes unis) le 15 juillet 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Jebel Dhanna le 27 août 1989.

90-082

87. Le même navire a quitté le terminal de Fateh le 13 juin 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Jebel Dhanna le 13 juillet 1989.

90-083

88. Le même navire a quitté Jebel Dhanna le 4 mai 1989 et a fait escale à l'île de Zurku (Emirats arabes unis) le 5 mai 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au terminal de Fateh le 11 juin 1989.

90-084

89. Le Oba Vega est un transporteur mixte de 97 947 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon turc. Le propriétaire déclaré est la Ermar Deniz Tasimiciligi AS (Turquie) et le propriétaire effectif la Marti Shipping and Trading Co. (Turquie). Le navire est exploité par la Marti Shipping and Trading Co. (Turquie). Il a quitté Amsterdam (Pays-Bas) vers le 15 juin 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant de passer par Istanbul (Turquie) le 18 août 1989.

90-085

90. Le Griparion est un transporteur mixte de 70 247 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon chypriote. Le propriétaire déclaré est la Tharros Shipping Co. Ltd. (Chypre) et le propriétaire effectif la Thalassic Steamship Agency Inc. (Grèce). Le navire est exploité par la Thalassic Steamship Agency Inc. (Grèce). Il a quitté Amsterdam (Pays-Bas) le 5 juin 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Singapour le 25 juillet 1989.

90-086

91. Le même navire a quitté Amsterdam le 30 décembre 1989 et a fait escale à Las Palmas (Espagne) le 5 janvier 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Hong-kong le 2 mars 1990. La cargaison appartenait à la Marc Rich and Co. AG (Suisse).

90-088

92. Le Rafio est un pétrolier de 260 271 tonnes de port en lourd immatriculé sous pavillon libérien. Le propriétaire déclaré est la Rafio Shipping Corp. (Libéria) et le propriétaire effectif la Marimpex (République fédérale d'Allemagne). Le navire est exploité par la Marimpex (République fédérale d'Allemagne). Il a quitté le mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 18 mars 1989 et a fait escale dans un port non identifié à une date inconnue. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à Jeddah (Arabie saoudite) le 5 mai 1989. La cargaison appartenait à la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-089

93. Le même navire a quitté le mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis) le 27 octobre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver à un port non identifié le 1er décembre 1989. La cargaison appartenait à la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

90-090

94. Le même navire a quitté un port non identifié vers le 15 décembre 1989. Il aurait livré du pétrole à l'Afrique du Sud avant d'arriver au mouillage de Fujairah le 3 février 1990. La cargaison appartenait à la Marimpex (République fédérale d'Allemagne).

ANNEXE IV a/

Escalades de pétroliers dans des ports sud-africains - cas signalés en 1989 et restant à éclaircir

Le fait qu'un navire soit inscrit sur la liste figurant dans la présente annexe n'implique pas qu'une accusation ou un jugement quelconque soit porté à l'égard des Etats intéressés ou des compagnies relevant de leur juridiction. Le Groupe intergouvernemental est encore en train de vérifier les renseignements reçus et compte toujours sur la coopération des gouvernements.

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'immatriculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud b/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud c/
90-091	<u>Pharis Sky</u>	Libéria	Rio Grande (Brésil)	Cape Town	24 décembre 1989 (escale précédente)
90-095	<u>El Ouar</u>	Inconnu	Jeddah (Arabie saoudite)	Cape Town	23 septembre 1989
90-096	<u>Cosmas A</u>	Malte	Rio Grande (Brésil)	Durban	28 octobre 1989
90-097	<u>Singa Wilma</u>	Bahamas	Maurice (Maurice)	Durban	5 novembre 1989
90-098	<u>Lucor Manor</u>	Libéria	Sainte-Hélène (Sainte-Hélène)	Durban	20 octobre 1989
90-100	<u>Bansa Sebang</u>	Malaisie	Rio Grande (Brésil)	Cape Town	5 septembre 1989 (escale suivante)
90-101	<u>Pharis Marsoux</u>	Libéria	Bahia Blanca (Argentine)	Durban	4 septembre 1989
90-102	<u>Pharis Marsoux</u>	Libéria	Maputo (Mozambique)	Durban	19 juin 1989
90-103	<u>Pharis Marsoux</u>	Libéria	Bahia Blanca (Argentine)	Durban	19 février 1989
90-104	<u>Kira</u>	Panama	Barcelone (Espagne)	Durban	9 janvier 1989
90-105	<u>Kira</u>	Panama	Rotterdam (Pays-Bas)	Durban	19 novembre 1989

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'imma- trication	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud b/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud c/
90-106	<u>Kira</u>	Panama	Maputo (Mozambique)	Durban	27 juin 1989
90-107	<u>Kira</u>	Panama	Tenerife (Espagne)	Durban	13 avril 1989
90-108	<u>Kira</u>	Panama	Dakar (Sénégal)	Richards Bay	25 janvier 1989 (escale précédente)
90-109	<u>Campioventure L</u>	Libéria	Maurice (Maurice)	Durban	20 avril 1989
90-110	<u>Nand Vishnu</u>	Bahamas	Buenos Aires (Argentine)	Durban	29 août 1989
90-111	<u>Nand Vishnu</u>	Bahamas	Colombo (Sri Lanka)	Durban	28 juin 1989 (escale suivante)
90-114	<u>Stolt Excellence</u>	Libéria	Houston (Etats-Unis)	Durban	30 septembre 1989
90-116	<u>Stolt Falcon</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	7 octobre 1989
90-117	<u>Stolt Falcon</u>	Libéria	Pasir Gudang (Malaisie)	Durban	21 août 1989
90-118	<u>Stolt Falcon</u>	Libéria	Jubail (Arabie saoudite)	Durban	9 mai 1989
90-119	<u>Stolt Osprey</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	23 janvier 1989
90-120	<u>Stolt Hawk</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	7 août 1989
90-121	<u>Stolt Hawk</u>	Libéria	Mombasa (Kenya)	Durban	22 juin 1989
90-122	<u>Stolt Meron</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	9 novembre 1989 (escale suivante)
90-123	<u>Stolt Condor</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Durban	13 décembre 1989 (escale suivante)

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'imma- triculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud b/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud c/
90-124	<u>Stolt Condor</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	15 juin 1989
90-125	<u>Stolt Eagle</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	16 décembre 1989 (escale suivante)
90-126	<u>Stolt Eagle</u>	Libéria	Jubail (Arabie saoudite)	Durban	27 octobre 1989
90-127	<u>Stolt Eagle</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	21 août 1989
90-128	<u>Stolt Eagle</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	3 avril 1989
90-129	<u>Chem Pioneer</u>	Panama	Rio Grande (Brésil)	Cape Town	24 août 1989 (escale suivante)
90-133	<u>Hassal</u>	Panama	Maputo (Mozambique)	Durban	18 novembre 1989
90-134	<u>Hess</u>	Panama	Rotterdam (Pays-Bas)	Cape Town	25 mars 1989 (escale suivante)
90-141	<u>Nordanger/Bow Selene</u>	Norvège	Texas City (Etats-Unis)	Durban	5 janvier 1989
90-150	<u>Stavros G.L.</u>	Grèce	Terminal de Juaymah (Arabie saoudite)	False Bay	2 août 1989
90-151	<u>Stolt Pride</u>	Libéria	Texas City (Etats-Unis)	Durban	13 mars 1989
90-152	<u>Stolt Integrity</u>	Libéria	Texas City (Etats-Unis)	Durban	28 juin 1989
90-153	<u>Stolt Spirit</u>	Libéria	Houston (Etats-Unis)	Cape Town	19 août 1989 (escale précédente)
90-154	<u>Stolt Spirit</u>	Libéria	Mouvelle-Orléans (Etats-Unis)	Durban	20 avril 1989

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'imma- trication	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud b/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud g/
90-155	<u>Stolt Loyalty</u>	Libéria	Texas City (Etats-Unis)	Cape Town	26 janvier 1989 (escale précédente)
90-156	<u>Botany Triton</u>	Panama	Beira (Mozambique)	Durban	16 octobre 1989
90-157	<u>Botany Triton</u>	Panama	Freemantle (Australie)	Durban	28 février 1989
90-161	<u>Athenian Olympics</u>	Chypre	Aratu (Brésil)	Durban	18 octobre 1989
90-162	<u>Athenian Xenophon</u>	Chypre	Rio de Janeiro (Brésil)	Durban	11 août 1989
90-165	<u>Mariola</u>	Italie	Tampa (Etats-Unis)	Richards Bay	29 juillet 1989 (escale précédente)
90-166	<u>Mariola</u>	Italie	Dar es-Salaam	Durban	8 avril 1989
90-168	<u>Stolt Exporter</u>	Libéria	Aratu (Brésil)	Durban	16 janvier 1989
90-171	<u>Austanger</u>	Norvège	Buenos Aires (Argentine)	Durban	23 avril 1989
90-173	<u>Stolt Luisa Pando</u>	Espagne	Aratu (Brésil)	Durban	4 mars 1989
90-174	<u>Botany Troubadour</u>	Panama	Beira (Mozambique)	Durban	10 décembre 1989
90-175	<u>Botany Troubadour</u>	Panama	Beira (Mozambique)	Durban	7 juin 1989
90-176	<u>Botany Troubadour</u>	Panama	Beira (Mozambique)	Durban	3 février 1989
90-177	<u>Iran Bahonar</u>	Iran, République islamique d'	Mombasa (Kenya)	Durban	26 mars 1989
90-179	<u>Barbarossa</u>	Italie	Pasir Gudang (Malaisie)	Durban	24 mars 1989

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'immatriculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud b/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud c/
90-181	<u>Botany Transcendent</u>	Panama	Fremantle (Australie)	Durban	31 octobre 1989
90-182	<u>Botany Transcendent</u>	Panama	Beira (Mozambique)	Durban	18 juin 1989
90-183	<u>Aurum</u>	Suède	Rotterdam (Pays-Bas)	Durban	30 août 1989
90-184	<u>Jo Cyrossi</u>	Pays-Bas	Las Palmas (Espagne)	Cape Town	9 janvier 1989 (escale précédente)
90-185	<u>Jo Cyrossi</u>	Pays-Bas	Tenerife (Espagne)	Cape Town	27 octobre 1989 (escale précédente)
90-186	<u>Jo Cyrossi</u>	Pays-Bas	Mombasa (Kenya)	Durban	30 janvier 1989
90-191	<u>Roxanna</u>	Bahamas	Mombasa (Kenya)	Durban	29 novembre 1989
90-192	<u>Roxanna</u>	Bahamas	Rio de Janeiro (Brésil)	Cape town	15 septembre 1989 (escale précédente)
90-193	<u>Marsanttil Parati</u>	Brésil	Rio Grande (Brésil)	Cape town	5 décembre 1989 (escale précédente)
90-194	<u>Marsanttil Parati</u>	Brésil	Bahia Blanca (Argentine)	Durban	1er mai 1989
90-196	<u>Betula</u>	Norvège	Rotterdam (Pays-Bas)	Richards Bay	3 février 1989 (escale suivante)
90-197	<u>Soma Chamsun</u>	Panama	Bandar Khomeini (Iran, République islamique d')	Richards Bay	24 août 1989
90-198	<u>Indie</u>	Allemagne	Mombasa (Kenya)	Durban	5 février 1989

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'imma- triculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud b/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud c/
90-200	<u>Global Macaio</u>	Brésil	Maurice (Maurice)	Richards Bay	28 octobre 1989 (escale suivante)
90-201	<u>Global Macaio</u>	Brésil	Buenos Aires (Argentine)	Cape town	19 octobre 1989 (escale précédente)
90-202	<u>Global Rio</u>	Brésil	Maurice (Maurice)	Richards Bay	24 janvier 1989 (escale suivante)
90-203	<u>Global Rio</u>	Brésil	Necochea (Argentine)	Cape town	15 janvier 1989 (escale précédente)
90-205	<u>Stolt Saophire</u>	Libéria	Penang (Malaisie)	Durban	19 juin 1989
90-206	<u>Conny</u>	Libéria	Réunion (Réunion)	Durban	12 octobre 1989
90-207	<u>Conny</u>	Libéria	Buenos Aires (Argentine)	Durban	11 mai 1989
90-209	<u>Chloe II</u>	Panama	Tomasina (Madagascar)	Durban	15 novembre 1989
90-210	<u>Atlantic Sif</u>	Panama	Port inconnu (Malaisie)	Durban	29 novembre 1989 (escale suivante)
90-211	<u>Atlantic Sif</u>	Panama	Nacala (Mozambique)	Durban	17 juillet 1989
90-212	<u>Tenshun Mstru</u>	Japon	Old Kilpatrick (Royaume-Uni)	Durban	28 mai 1989
90-213	<u>Essgas</u>	Allemagne	Santos (Brésil)	Durban	24 octobre 1989
90-214	<u>Tenhyaku</u>	Panama		Durban	18 mai 1989
90-215	<u>Tenhyaku</u>	Panama	Mombasa (Kenya)	Durban	15 mai 1989

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'imma- triculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud b/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud c/
90-216	Ledagaa	Allemagne	Santos (Brésil)	Durban	3 août 1989
90-217	Ledagaa	Allemagne	Santos (Brésil)	Durban	5 janvier 1989
90-218	Jo Brævik	Norvège	Freemantle (Australie)	Richards Bay	8 avril 1989 (escale suivante)
90-219	Calluna	Pays-Bas	Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie)	Durban	6 janvier 1989 (escale suivante)
90-220	Calluna	Pays-Bas	Mombasa (Kenya)	Durban	19 octobre 1989
90-221	Calluna	Pays-Bas	Sines (Portugal)	Durban	28 juillet 1989
90-222	Calluna	Pays-Bas	Dar Es Salaam (République-Unie de Tanzanie)	Richards Bay	10 mai 1989 (escale suivante)
90-223	Calluna	Pays-Bas	Maurice (Maurice)	Richards Bay	17 février 1989 (escale suivante)
90-224	Golden Sunshine	Panama	Abidjan (Côte d'Ivoire)	Durban	13 septembre 1989
90-225	Stolt Alliance	Panama	Rotterdam (Pays-Bas)	Durban	29 juin 1989
90-226	Graxia	Libéria	Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie)	Durban	20 décembre 1989
90-227	Graxia	Libéria	Rio de Janeiro (Brésil)	Durban	6 octobre 1989
90-228	Graxia	Libéria	New Orleans (Etats-Unis)	Durban	22 mai 1989
90-229	Stolt Crown	Libéria	Yambu (Arabie saoudite)	Durban	26 septembre 1989

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'immatriculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud b/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud c/
90-231	<u>Afhoros</u>	Panama	Bahreïn (Bahreïn)	Saldanha Bay	8 juillet 1989 (escale suivante)
90-232	<u>Sea Transporter</u>	Bahamas	Kaohsiung (Taiwan) (province chinoise)	Richards Bay	25 mars 1989 (escale suivante)
90-233	<u>Champion</u>	Libéria	Umm Said (Qatar)	Durban	24 avril 1989
90-234	<u>Pineak</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Richards Bay	24 septembre 1989 (escale suivante)
90-235	<u>Pineak</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	23 juillet 1989 (escale suivante)
90-236	<u>Markham</u>	Bahamas	Jubail (Arabie saoudite)	Richards Bay	15 novembre 1989 (escale suivante)
90-237	<u>Ocean Sovereign</u>	Chypre	Kaohsiung (Taiwan) (province chinoise)	Port non identifié	18 juillet 1989 (escale suivante)
90-238	<u>Ocean Sovereign</u>	Chypre	Kaohsiung (Taiwan) (province chinoise)	Port non identifié	7 mai 1989 (escale suivante)
90-239	<u>Ocean Sovereign</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Port non identifié	14 mars 1989 (escale suivante)
90-240	<u>Ocean Sovereign</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Port non identifié	31 décembre 1988 (escale suivante)
90-241	<u>World Duality</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Richards Bay	14 avril 1989 (escale suivante)

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'imma- triculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud b/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud c/
90-242	<u>World Duality</u>	Libéria	Jubail (Arabie saoudite)	Richards Bay	23 février 1989 (escale suivante)
90-243	<u>World Quest</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Richards Bay	12 juillet 1989 (escale suivante)
90-244	<u>Sea Commander</u>	Chypre	Gladstone (Australie)	Port non identifié	5 septembre 1989 (escale suivante)
90-245	<u>Sea Commander</u>	Chypre	Taichung (Taïwan) (province chinoise)	Port non identifié	11 janvier 1989 (escale suivante)
90-246	<u>Irada Fortitudo</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	28 avril 1989
90-247	<u>Pantali</u>	Grèce	Mobile (Etats-Unis)	Richards Bay	24 janvier 1989 (escale suivante)
90-248	<u>Pantali</u>	Grèce	Algeciras (Espagne)	Saldanha Bay	25 mars 1989 (escale suivante)
90-249	<u>Pantali</u>	Grèce	Singapour (Singapour)	Richards Bay	13 février 1989 (escale suivante)
90-250	<u>Andros Aris</u>	Grèce	Singapour (Singapour)	Richards Bay	28 août 1989 (escale suivante)
90-251	<u>Lady Sky</u>	Chypre	Tubarao (Brésil)	Saldanha Bay	8 novembre 1989 (escale suivante)
90-252	<u>Andros Atlas</u>	Grèce	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	8 mai 1989 (escale suivante)

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'immatriculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud b/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud c/
90-253	<u>Elbe Ore</u>	Libéria	Hampton Roads (Etats-Unis)	Richards Bay	4 janvier 1989 (escale suivante)
90-254	<u>Norman Marchant</u>	Norvège	Nouvelle-Orléans (Etats-Unis)	Richards Bay	26 avril 1989 (escale suivante)
90-255	<u>Soldstar</u>	A éclaircir	Port Hedland (Australie)	Richards Bay	7 mars 1989 (escale suivante)
90-256	<u>Batis</u>	Grèce	Das Island (Emirats arabes unis)	Port non identifié (Afrique du Sud)	4 décembre 1989 (escale suivante)
90-257	<u>Batis</u>	Grèce	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	7 septembre 1989 (escale suivante)
90-258	<u>Caucasus Haru</u>	Japon	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	20 avril 1989 (escale suivante)
90-259	<u>Blue Light</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Richards Bay	18 août 1989 (escale suivante)
90-260	<u>Blue Light</u>	Libéria	Hampton Roads (Etats-Unis)	Richards Bay	2 juillet 1989 (escale suivante)
90-261	<u>Blue Light</u>	Libéria	Jubail (Arabie saoudite)	Richards Bay	1er avril 1989 (escale suivante)
90-262	<u>World Recovery</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	26 février 1989 (escale suivante)
90-263	<u>Hudson Bay 1</u>	Panama	Jubail (Arabie saoudite)	Saldanha Bay	3 août 1989 (escale suivante)

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'immatriculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud b/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud c/
90-264	<u>Amber</u>	Panama	Pohang (République de Corée)	Saldanha Bay	21 mars 1989 (escale suivante)
90-265	<u>Amber</u>	Panama	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	26 novembre 1988 (escale suivante)
90-266	<u>Andros Antares</u>	Libéria	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	17 juin 1989 (escale suivante)
90-268	<u>Elita</u>	Panama	Umm Said (Qatar)	Richards Bay	9 février 1989 (escale suivante)
90-269	<u>Musashi Spirit</u>	Panama	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	26 mars 1989 (escale suivante)
90-270	<u>Amazon Maru</u>	Japon	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	23 juillet 1989 (escale suivante)
90-271	<u>Hanjin Newcastle</u>	République de Corée	Pohang (République de Corée)	Richards Bay	8 octobre 1989 (escale suivante)
90-272	<u>Hanjin Newcastle</u>	République de Corée	Pohang (République de Corée)	Richards Bay	18 août 1989
90-273	<u>Hanjin Newcastle</u>	République de Corée	Pohang (République de Corée)	Richards Bay	11 juin 1989
90-274	<u>Hanjin Newcastle</u>	République de Corée	Kwangyang (République de Corée)	Richards Bay	5 avril 1989 (escale suivante)
90-275	<u>Rapana</u>	Ile de Man (Royaume-Uni)	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	13 septembre 1989

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'immatriculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud b/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud c/
90-276	<u>Rapana</u>	Ile de Man (Royaume-Uni)	Seven Islands (Canada)	Saldanha Bay	16 juin 1989 (escale suivante)
90-278	<u>Ocean Monarch</u>	Chypre	Kaohsiung (Taiwan) (province chinoise)	Richards Bay	9 avril 1989 (escale suivante)
90-279	<u>Hydrus</u>	Italie	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	27 août 1989 (escale suivante)
90-280	<u>Jarrah</u>	Libéria	Mizushima (Japon)	Saldanha Bay	1er septembre 1989 (escale suivante)
90-281	<u>Jarrah</u>	Libéria	Kaohsiung (Taiwan) (province chinoise)	Saldanha Bay	29 avril 1989 (escale suivante)
90-282	<u>Berge Odel</u>	Norvège	Singapour (Singapour)	Richards Bay	3 septembre 1989
90-283	<u>Berge Odel</u>	Norvège	Kure (Japon)	Richards Bay	21 avril 1989 (escale suivante)
90-284	<u>Berge Odel</u>	Norvège	Sao Sebastiao (Brésil)	Richards Bay	12 février 1987
90-285	<u>Abant</u>	Turquie	Iskenderun (Turquie)	Saldanha Bay	21 mars 1989 (escale suivante)
90-286	<u>Abant</u>	Turquie	Iskenderun (Turquie)	Saldanha Bay	12 janvier 1989 (escale suivante)
90-288	<u>Capetan Nicolas</u>	Bahamas	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	14 septembre 1989
90-289	<u>Arabaho</u>	Hong-kong	Mobile (Etats-Unis)	Richards Bay	12 octobre 1989 (escale suivante)

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'imma- trication	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud b/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud c/
90-290	<u>Arabahö</u>	Hong-kong	Mobile (Etats-Unis)	Richards Bay	6 juin 1989 (escale suivante)
90-291	<u>Thorshavn</u>	Norvège	Tubarao (Brésil)	Saldanha Bay	10 juillet 1989 (escale suivante)
90-292	<u>Choctaw</u>	Hong-kong	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	7 janvier 1989 (escale suivante)
90-293	<u>Ithalassini Niki</u>	Chypre	Dar es-Salaam (République- Unie de Tanzanie)	Richards Bay	23 juin 1989 (escale suivante)
90-294	<u>Ocean Carrier</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Saldanha Bay	5 mai 1989 (escale suivante)
90-295	<u>Ocean Commander</u>	Chypre	Saint-Eustache (Antilles néerlandaises)	Richards Bay	27 juillet 1989 (escale suivante)
90-296	<u>Ocean Commander</u>	Chypre	Baltimore (Etats-Unis)	Richards Bay	31 octobre 1989 (escale suivante)
90-297	<u>Mandan</u>	Hong-kong	Singapour (Singapour)	Richards Bay	10 mars 1989 (escale suivante)
90-298	<u>Mandan</u>	Hong-kong	Hampton Roads (Etats-Unis)	Richards Bay	1er octobre 1989 (escale suivante)
90-300	<u>Jahre Rose</u>	Norvège	Mobile (Etats-Unis)	Richards Bay	27 avril 1989 (escale suivante)
90-301	<u>Oslo</u>	Italie	Augusta (Italie)	Richards Bay	19 novembre 1989 (escale suivante)

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'immatriculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud b/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud c/
90-302	<u>Oslø</u>	Italie	Fos (France)	Richards Bay	30 août 1989 (escale suivante)
90-303	<u>Oslø</u>	Italie	Augusta (Italie)	Richards Bay	2 juillet 1989 (escale suivante)
90-304	<u>Oslø</u>	Italie	Augusta (Italie)	Richards Bay	27 avril 1989 (escale suivante)
90-305	<u>Oslø</u>	Italie	La Spezia (Italie)	Richards Bay	16 février 1989 (escale suivante)
90-306	<u>Ocean Pioneer</u>	Chypre	Singapour (Singapour)	Richards Bay	17 juin 1989 (escale suivante)
90-307	<u>Ocean Pioneer</u>	Chypre	Hampton Roads (Etats-Unis)	Port non identifié	21 février 1989 (escale suivante)
90-308	<u>Rhine Ore</u>	Panama	Kisarazu (Japon)	Saldanha Bay	16 mai 1989 (escale suivante)
90-309	<u>Berge Athene</u>	Norvège	Vilhanueva (Philippines)	Saldanha Bay	18 janvier 1989 (escale suivante)
90-310	<u>Topaz</u>	Panama	Pohang (République de Corée)	Saldanha Bay	15 avril 1989 (escale suivante)
90-311	<u>Jahre Pearl</u>	Norvège	Singapour (Singapour)	Richards Bay	24 mai 1989 (escale suivante)
90-312	<u>Aello</u>	Libéria	Mouillage de Fujairah (Emirats arabes unis)	Richards Bay	21 septembre 1989 (escale suivante)

Numéro du cas	Nom du navire	Pays d'immatriculation	Dernière escale connue avant l'appareillage du navire pour l'Afrique du Sud b/	Première escale en Afrique du Sud	Date de la première escale en Afrique du Sud c/
90-316	<u>Hoegh Fountain</u>	Bahamas	Amsterdam (Pays-Bas)	Richards Bay	9 octobre 1989 (escale précédente)
90-317	<u>Obo Hawk</u>	Norvège	Singapour (Singapour)	Richards Bay	3 mars 1989 (escale suivante)
90-320	<u>Osco Cecilia</u>	Libéria	Tarragone (Espagne)	Richards Bay	13 mai 1988 (escale suivante)
90-321	<u>Osco Cecilia</u>	Libéria	Taes (Royaume-Uni)	Richards Bay	21 mars 1988 (escale suivante)
90-322	<u>Kristina Cob</u>	Panama	Buenos Aires (Argentine)	Durban	16 mars 1989
90-324	<u>Jomaas</u>	Norvège	Rotterdam (Pays-Bas)	Durban	10 septembre 1989
90-326	<u>Betula</u>	Norvège	Abidjan (Côte d'Ivoire)	Richards Bay	27 avril 1989 (escale suivante)
90-327	<u>Marigold</u>	Panama	Apapa/Lagos (Nigéria)	Durban	10 mai 1989
90-328	<u>Stolt Surf</u>	Libéria	Rio de Janeiro (Brésil)	Durban	23 février 1989
90-329	<u>Norgas Voyager</u>	Norvège	Houston (Etats-Unis)	Richards Bay	17 février 1989 (escale suivante)
90-330	<u>Tanktrader I</u>	Panama	Abidjan (Côte d'Ivoire)	Durban	28 octobre 1989
90-331	<u>Tanktrader I</u>	Panama	Maputo (Mozambique)	Durban	3 novembre 1989

(Notes du tableau)

a/ Voir par. 19 du présent rapport. Dans chaque cas, une demande d'éclaircissements a été envoyée à la mission permanente de l'Etat où le navire était immatriculé et à celle de l'Etat où le navire a fait sa dernière escale connue avant d'appareiller pour l'Afrique du Sud. Les demandes concernant les cas ci-après ont été envoyées trop tard pour que les réponses puissent être incorporées dans le présent rapport : (90-099 (Pacificos), 90-112 (Kira), 90-113 (Stolt Excellence), 90-178 (Barbarossa), 90-187 (Owl Trader), 90-199 (Global Maceio), 90-267 (Ocean Mandarin), 90-277 (Ocean Mandarin), 90-287 (Almare Quarta), 90-313 (Jarama), 90-332 (Global Maceio), 90-333 (Global Maceio), 90-334 (Barbarossa), 90-335 (Barbarossa) et 90-336 (Kira).

b/ La dernière escale connue s'entend du dernier port où le navire aurait mouillé avant sa première escale dans un port sud-africain, d'après les sources d'information dont dispose le Groupe intergouvernemental. L'inclusion de ces renseignements ne signifie pas que le pétrole qui a pu être livré à l'Afrique du Sud dans le cas en question a été nécessairement chargé dans ce port.

c/ Dans les cas où la date de la première escale en Afrique du Sud n'est pas connue, la date indiquée est celle de l'escale précédente ou de l'escale suivante.

كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى : الأمم المتحدة ، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف .

如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经销处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наведите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.
